الجمهورية التونسية
وزارة التعليم العالــي
جـــــامــعة الزيتونة
المعهد الأعلى لأصول الدين

النقل ووسائله بالغرب الإسلامي الوسيــط من خلال كتب فقه المالكية

أطـــروحــة لنيل شهادة الــدكتوراه
فــي الحضــارة الإســلامية

إعــداد الطالب
أحمادو تــال ديالو

إشــراف الأستاذ
د. نجم الدين الهنتاتـــي

السنة الجــامعية
1427هـ / 2006م

الإهـــــــداء

إلى أرواح أولئك الفقهاء العظام، فقهاء المالكية بالغـرب الإسلامـي، من سحنون و من سبقه منهم أو عاصره أو تلاه حتى الونشـريسي، من القابسي وابن أبي زيد القيرواني وأبي عمران الفاسي، إلى اللخمي والسيوري والصائغ والمازري، مرورا بابن رشد والغبــرينى والكلبي وابــن عــرفة والبـرزلي والمغيلي، تقديرا لجهودهم المبذولة في سبيل نشر و حفــظ الدين الإسلامي في ربوع الديار المغربية وبـلاد السودان.

إلى روح أخـتيّ : حـــــواء و عـــائشة

طلبا للـــرحمة لهما.

المقـــدمة

بسم الله الـرحمان الـرحيم

والصلاة و السلام على رسول الله و على آله الطاهرين وأصحابه الكرام، والتابعين لهم بإحسان إلى يوم الدين.

يمثل هــذا البحث امتدادا زمنيا منهجيا و معرفيا لمشروع علمي سابق شـرعنا في إنجـازه منـذ سنوات قليلة، في إطـار إعـداد شهادة الماجستير في الحضارة الإسلامية. وهو امتداد يتمثل في الاعتماد على المصادر المالكية لاستنباط أخبار تـاريخية من المنظورين الاقتصادي و الاجتماعـــي.

و بخـلاف كتب التـاريخ الكلاسيكية، اهتمت كتب الفقه ضمنيا بالتاريخ الاقتصادي و الاجتماعـي. و بعبارة أخـرى، اهتمت كتب الفقه بذكر يوميات الناس، و مـا ينزل عليهم من نوازل، تـدخل الفقهاء لإيجاد حلول لها، في إطـار ما يعـرف بـ " الفتـاوي". فالفتوى هـي اجتهاد الفقيه لإيجاد حلول لمشاكل ونـزاعات اجتماعية أو اقتصادية لم تعـــرض على النظـــر القضائـــي[1].

فالمواد الفقهية بهذا المعنىلا تخدم الجانب التشريعي فحسب، بل والحضاري أيضا، و هو رأي أصبح متداولا لدى كثير من الباحثين في التاريخ الإسلامي منـذ الأربعينات من القرن العشرين، مما أفرز ظهور رؤية جديدة، حرصت على إعادة كتابة التاريخ العربي عامة والمغربـي الوسيـط خاصة.

و فـي هــذا الإطـار يتنزل موضوعنا " **النقل ووسائله بالغرب الإسلامي الوسيط من خلال كتب فقه المالكية**"، وهو موضوع يندرج ضمن صنف الموضوعات التي حاولت دراسة جانب اقتصادي / اجتماعي بالغرب الإسلامي الوسيط. كما أنه استطاع أن يكشف أخبارا طريفة عن جانب اقتصادي / اجتماعي يخص فترة مظلمة من تـاريخ الغرب الإسلامـــي بأسره.

و بفضل تموقع بـلاد الغرب الإسلامـــي فـــي منطقة حـدودية ساحلية، فقد عرف سكانها تنقلات كثيرة لأغراض مختلفة خـلال العصر الوسيـــط. من أهم تلك الأغراض السفر للحج أو لطلب العلم أو للتجارة. فكان الآلاف من المغاربة يشدون رحالهم في كل سنة إلى بلاد الشرق لتأدية فريضة الحج، أو لطلب العلم. كما عرف المغرب الإسلامي تجارة مزدهرة، و لا سيما تجارة ذهب ورقيق السودان، فكان يلعب دور "الوسيـط" بين بلاد السودان و أروبا و بلاد الشرق عند عمليات تصدير الذهب أو الرقيق.

على أنّ هـذه التنقلات كانت تتم إما عن طريق البحر بواسطة السفن، تجارية كانت أم حـربية، و إما عن طريق البر بواسطة الـدواب من جمال وخيل وحمير و بغـال.

---

[1] ـ ابن سهل (عيسى)، الإعـلام *بنوازل الأحكـام*، حقق الجزء الأول منه أنس العلاني، شهادة الدكتوراه، إشراف محمد الشاذلي النيفر، جامـــعة الزيتونة، تونس، 1982، ص 115.

وإذا علمنا هـذه المعطيات كلها، يمكن أن نتساءل عن مدى اهتمام كتب فقه المالكية **بالنقل ووسائله** عبر تنقلات المغاربة المختلفة. فهل يمكن أن نجد في تلك الكتب ذكرا لأنواع الطرق البرية بالغرب الإسلامي الوسيط؟ وإذا كان تخطيط المدن الإسلامية مثل القيروان وفاس قائما على التخطيط الإسلامي الذي عرف بالتواء الطرق و ضيقها، و كثرة الأزقة، فهل أخذ العلماء المغاربة في الاعتبار دور النقل عند تناولهم المسائل المرتبطة بطرقاتها؟ هل كانت للطرق التي تربط المدن المغربية آثار تسلك عليها؟ هل كانت على الأقل معلمة؟ كيف يمكن أن نتصور طريق سفرهم إلى بلاد السودان؟ و لماذا لم تذكر المصادر المالكية المسافات بين تلك المدن رغم احتوائها على أهم مقاييس الطول المعروفة في العصر الوسيط؟ ما هي الأسباب التي جعلت الطريق إلى مصر تكتسب أهمية كبيرة لدى التجار والفقهاء على حد سواء؟ ولماذا كره علماء المالكية الأفارقة في الوسيط الأعلى السفر إلى بلاد السودان؟ ما هي وسائل النقل المعتمدة لسلوك هذه الطرق البرية المتنوعة؟ على أنّ هذه الطرق لم تسلم مسالكها من مشاكل طبيعية أو طارئة، فهل تطرق الفقهاء إلى ذكرها؟ وما هو موقفهم من الحرابة والأعراب المحاربين؟ ومتى يضمن الأكرياء المتاع؟

و بالنسبة إلى النقل البحري، ما هو موقف الفقه المالكي من البحر وشؤونه؟ وهل قلد العلماء المغاربة مالكا في مسائل ركوب البحر للحج والغزو والتجارة أم أنهم حاولوا بعث تيار اجتهادي مخالف لمواقف مالك من هذه المسائل؟ على أنّ النشاط البحري بالغرب الإسلامي عرف فترات ازدهار وفترات تراجع، فكيف يمكن أن نستشف ذلك من كتب الفقه؟ وما هي الأسباب الداعية إلى ذلك الازدهار أو التراجع؟ ما هي المسالك المائية بالغرب الإسلامي؟ و هل كانت كل الأنهار صالحة للملاحة؟ و إذا كان المغاربة قد عرفوا المساحلة عبر المتوسط والمحيط الأطلسي، فهل عرفوا توغلا عبر الجزر فيهما؟ ما هي أنواع السفن المستعملة بالغرب الإسلامي الوسيط؟ وكيف كانت تتم صناعة تلك السفن، و تجهيزها؟ على أنّ المسالك المائية لم تسلم من مشاكل طبيعية وطارئة، فهل اتفقت وجهة نظر الفقهاء في معالجة هول البحر مع الزهاد؟ ولماذا؟ وهل عرف المسلمون " غزوا بحريا" مثلما كان المسيحيون يتعاطون القرصنة؟ وماهو موقف علمائهم من ذلك الغزو البحري؟ وأخيرا ما هي المشاكل المرتبطة بكراء السفن؟ هل يوجد وجه شبه بينها وبين المشاكل المرتبطة بكراء الدواب؟

إنها أسئلة كثيرة و طريفة يثيرها هذا الموضوع، بيد أنه من الصعب الإجابة عنها بصفة جازمة. ويعود ذلك أساسا إلى طبيعة الأخبار التي تقدمها كتب الفقه في هذا المجال، فهي قليلة، كما أنها متفاوتة جغرافيا، بما أنها تركز على إفريقية أكثر من غيرها. و هو أمر ظهر أثره على البحث طوال إنجازه.

أما سبب اختيار الموضوع، فلأنه غير مطروق، ويعود الفضل في اهتدائنا إليه إلى الأستاذ المشرف.

فقد كان خيّرنا منذ سنوات عديدة بين هـذا الموضوع و الموضوع الـذي أنجزناه في شهادة الماجستير[1]، ووقع الاختيار على هـذا الأخير، على أمل أن نتناول الأول فـي دراسات لاحـقة.

لقد قام منهجنا في هـذا البحث على دراسة المصادر المالكية وقراءتها قراءة فـاحصة، بهدف ضبط مواضع **النقل ووسائلها** المتناثرة فـي ثنايـاها، واعتمدنا بصفة خاصة على الأبواب المخصّصة لكراء الرواحل والـدواب، والمسائل المتعلقة بالقراض و البيوع و الجهاد البحري و غيرها، وقيّدنا تلك المعلومـات في جذاذات، ثم شرعنا في دراسة هـذه المواطن دراسة **تحليلية ونقدية بصفة أقل**. و رغم توخينا الحذر و الحيطة ـ أثناء عملية التحليل ـ من تحميل النصوص أكثر مما لا تتحمل، فإنّ ذلك لم يمنعنا من أن نمضي إلى أبعد من التفسير الظاهري لبعـض النصوص، و حاولنا أن نسلك السبيل العلمي السليم بقدر الإمكان، معتمدين على الدقة في التعبير، حتى تظهر الصورة التي نقدمها عن **النقل ووسائله** من خلال المصادر المالكية مستمدة بما تقـدمه المصادر من معلومـات.

و أثناء إنجاز هـذا العمل واجهتنا صعوبات كثيرة ومتنوعة، يمكن تقسيمها إلى صنفين:

ـ صنف كـان يبرز أحيانا كلما تعمقنا في البحث، و يتعلق ذلك بأمور منها: صعوبة تفكـيك بعـض العبارات الفقهية، و صعوبة تعيين بعـض الأماكن الجغرافية المندثرة مثل المدن الخربة و الطرق المهجورة. و قد ذللت جزئيا هـذه الصعوبات بفضل الأستاذ المشرف.

أما الصنف الثانـي فتمثل في صعوبات كان لها التأثير الكلي على البحث طوال إنجازه، أعني ما يهم قلة الأخبار في المصادر والمراجع. هـذه الظاهرة كانت تضطرنا أحيانا إلى تصفح كتب بكاملها دون أن نجد نصا واحدا يمس موضوعنا.

أضف إلى ذلك ضخامة المصادر المالكية، و لم يكن من اليسير بمكان جمع شتات النقل و وسائله فيها.

على أننا في هـذا البحث حاولنا العثور على ما ورد في المصادر المالكية من إشارات متناثرة هنا و هناك إلى النقل ووسائله بالغرب الإسلامي الوسيـط. وذلك ابتداء من أنواع الطرق البرية، و المشاكل التي يمكن أن تعترض المسافرين فيها من عوامل طبيعية و حـرابة، و كـذلك الوسائل المستعملة فيها من إبل و خيل وحمير وبغـال وبريد قد يكون جـويا بواسطة الحمام الزاجل أو بريا بواسطة الدواب أو سلسلة النيـران، وكذلك المشاكل المرتبطة بكـراء تلك الوسائل. وحـاولنا أيضا معـرفة مواقف العلماء المغاربة من ركـوب البحـر، لنقف على مـدى تأثير ذلك على النشاط البحـري بالغـرب الإسلامـي. ثم نظـرنا فـي المسالك البحرية من مساحلة و تـوغل في البحـر، وأنواع السفن المستعملة في

---

[1] ـ بعنوان "*تنظيم الصناعة من خلال مدونة سحنون و نوادر ابن أبي زيد*"، إشراف نجم الدين الهنتاتي، جامعة الزيتونة، تونس، 2003.

عمليات الإبحـار، وكيفية صناعتها و تجهيزها. و تحدثنا أخيرا عن مشاكل النقل البحري والتي منها ما يرتبـط بالمسالك البحـرية مثل الهول والقـرصنة، أو ما يرتبط منها بكـراء السفن، مثل المشاكل المـرتبطة بالسفينة وربها، أو التي تـرتبط بركـاب السفينة.

و بناء على ذلك، فقد قسّمنا هـذه الدراسة **إلى بـابين**، كل بـاب يتكوّن من **ثلاثة فصول**، يحتوي كل فصل **مبحثين**، و لكل مبحث **عنصران** و خـاتمة.

و قد خصّصنا الباب الأول للحديث عن **النقل البـري** ووسائله بالغرب الإسلامـي الوسيـط. فتحدثنا في الفصل الأول من هذا الباب عن أنواع الطرق البرية، و ذلك في مبحثين، أحدهما يتعلق بالطرق الداخلية، و نعني بذلك الطريق بالمدينة الإسلامية، و الطريق بين مدن الغرب الإسلامـي الوسيـط. والمبحث الثاني يتحدث عن الطرق الخارجية، و قد شـرحنا ذلك من خـلال عنصرين، هما الطـريق إلى مصر، والطـريق إلـى بلاد السودان.

و تناولنا في الفصل الثاني من الباب الأول وسائل النقل البري، وذلك في إطار مبحثين: أحدهما خصّص للحديث عن الجمل و ظهوره بالغرب الإسلامي، وقد شرحنا ذلك من خلال عنصرين هما الإبل و خصائصها من خلال كتب فقه المالكية، والجمل والعربة في الغرب الإسلامي الوسيط. و المبحث الثاني خصّص للحديث عن الخيل و الحمير و ملحقاتها من البغال و البـريد.

و في الفصل الثالث من الباب الأول، تناولنا مشاكل النقل البري، فتحدثنا في المبحث الأول منه عن مشاكل المسالك البرية من خلال عنصرين هما العوامل الطبيعية (العوامل المرتبطة بالتضاريس و التربة، ومشكلة الماء)، والعوامل الطارئة. و في المبحث الثاني، تناولنا مشاكل كراء الدواب من خلال عنصرين أيضا هما المشاكل المرتبطة بالكـري و دابته، والمشاكل المـرتبطة بالمكتـري.

أمـا الباب الثانـي، فقـد خصّصناه للحديث عن **النقل البحـري** ووسائله بالغرب الإسلامي الوسيـط. فتناولنا في الفصل الأول من هـذا الباب البحر وشؤونه لدى المسلمين. و بما أنّ دراستنا تهتم بالفقه المالكـي، فقد ركزنا فـي المبحث الأول من هـذا الفصل على الفقه المالكي و شؤون البحر، و حاولنا شرح ذلك من خلال عنصرين، أحدهما بيان موقف مالك من مسألة ركوب البحر، والثاني بيان مواقف علماء المالكية المغاربة من مسألة ركوب البحر. و في المبحث الثاني ركزنا على النشاط البحـري بالغرب الإسلامـي الوسيط، فتناولنا في العنصر الأول فترات ازدهار النشاط البحري لدى المغاربة على ضوء معطيات المصادر المالكية، بينما تناولنا في العنصـر الثاني فتـرات تراجع النشاط البحـري لديهم.

أما الفصل الثاني من الباب الثاني، فقد تناولنا فيه وسائل النقل المائي من خلال مبحثين، أحدهما خصّص للحديث عن المسالك المائية. فدرسنا في العنصر الأول من هذا المبحث المساحلة عبر شواطئ المتوسط و سواحل المحيط الأطلسي، وفي العنصر الثانـي درسنا مسألة التوغل في البحـر الذي سمته كتب الفقه بالسفر على " **قطـع البحـر**". أما في المبحث الثاني للفصل الثاني من الباب الثاني فقد تحدثنا عن السفن و أنـواعها. فتناولنا فـي العنصـر الأول من هـذا المبحث كيفية صنـاعة السفن وتجهيزها، و درسنا في العنصر الثاني أنواع السفن من حيث كونها حـربية أوتجـارية.

و في الفصل الثالث و الأخير من الباب الثاني، تحدثنا عن مشاكل النقل المائي. فتطرقنا في المبحث الأول منه إلى مشاكل المسالك البحرية من خلال عنصرين هما هول البحر و القرصنة. و في المبحث الثاني تناولنا مشاكل كراء السفن من خلال عنصرين أيضا هما، المشاكل المرتبطة بالسفينة وربها، والمشاكل المرتبطة بركاب السفينة. و ختمنا كل باب و مبحث بخاتمة، بالإضافة إلى خاتمة عامة في نهاية البحث، ضمّناها أهم نتائج البحث.

أما مصادر البحث، فإنها تركزت على المصادر المالكية الأساسية التي استفدنا منها في جميع جوانب البحث، و لذلك كثرت الاستشهادات منها في معظم أبواب الأطروحة، و تتكوّن تلك المصادر من كتب فقهية مالكية، في مقدمتها "*أكرية السفن*" لابن عمر (ت 310هـ / 923م)، و هو كتاب استفدنا منه في جميع مراحل البحث ولا سيما عند دراستنا موضوع "مشاكل كراء السفن"، وكذلك "*مدونة سحنون*" (ت 240هـ/ 854م) التي تقع في ثلاث مجلدات ضخمة، و"*نوادر ابن أبي زيد*" (ت 386هـ/ 996م)، التي تقع في خمسة عشر جزء. وهما كتابان من صنف كتب " المسائل الفقهية" تميزا بإفراد فصل مستقل للنقل ووسائله في المجلد الثالث بالنسبة إلى *المدونة*، والجزء السابع بالنسبة إلى *النوادر*. فاعتمدنا بصفة خاصة على هذه النصوص في معالجة موضوع " مشاكل كراء الدواب و السفن"، بالإضافة إلى تناثر مواد النقل ووسائله في ثناياهما هنا وهناك. كما استفدنا كثيرا من الجزء الثالث من *النوادر* في دراستنا لمشاكل المسالك البرية والبحرية و أنواع السفن (مشكلة الماء، هول البحر، القرصنة، السفن الحربية أوالتجارية)، و النشاط البحري بالغرب الإسلامي.

على أننا استفدنا من "*البيان والتحصيل*" لابن رشد (ت 520هـ/ 1126م) في أكثر من جزء منه و في مواضع شتى. إلا أنّ كتابي *الجامع* للبرزلي (ت 841هـ/ 1438م)، *والمعيار* للونشريسي (ت 904هـ/ 1508م) يبقيان أهم مصدرين اعتمدنا عليهما طوال إنجاز هذا البحث، نظرا لكونهما جمعا بين "المسائل والنوازل الفقهية"، و هو ما يعني أنهما تضمّنا بعضا من محتويات كتب فقه المالكية السابقة.

و تميّز *جامع* البرزلي بتعقيبات و تعليقات جاءت في شكل أمثلة ووقائع لأحداث نزلت في عصره. و قد استفدنا من الجزء الثالث منه بصفة خاصة في دراستنا لمواضيع متعددة من البحث، و لا سيما موضوعي " مشاكل كراء السفن" و" المسالك البحرية"، كما اعتمدنا على الجزء السادس منه في دراستنا لموضوع الحرابة.

أما *المعيار* للونشريسي، فرغم أنه تميّز بإيراد تعليقات *جامع* البرزلي دون أن ينسبها إليه أحيانا نصا، فإنه أضاف تعليقات أخرى لم يذكرها البرزلي، وقد اعتمدنا عليه كثيرا في دراسة جميع مراحل البحث، و لا سيما الجزء الثامن والتاسع منه. هذا إلى جانب كتب فقه مالكية أخرى ذكرناها في قائمة المصادر في نهاية هذا العمل.

وقد تطلب منا موضوع بحثنا الرجوع إلى كتب الجغرافيا خاصة عند تعرضنا لدراسة موضوع الطرق البرية وأنواعها والمسالك البحرية، نذكر منها *صورة الأرض* لابن حوقل (ت حوالي 367هـ/ 977م)، و *أحسن التقاسيم* للمقدسي (ت 387هـ/997م)، *ومسالك البكري*(ت 487هـ/ 1094م) و غيرها. على أنّ

لهذه المصنفات مآخذها، ذلك أنّ الباحث في هذا النوع من المصادر تعترضه عدة مشاكل، أهمها صعوبة التثبت في مواضع الأماكن، إذ غالبا ما كان تحديد الجغرافيين لها غير دقيق، حيث إنّ أغلب تقديرات أصحاب هذه المصنفات للمسافات الفاصلة بين مختلف المحطات قد اتسمت بالانطباعية و عدم الدقة، وقلما توافق المعطيات الميدانية[1]. كما أنّ اهتمام أصحاب هذه المصنفات اقتصر على وصف أهم الطرقات الرابطة بين المدن الرئيسية، و بذلك فإنّهم أهملوا الجزء الأكبر من شبكة الطـرقات. كما أنهم قلما اهتموا بتلك التجمعات غير الواقعة على الجادة الكبرى، إلى جانب أنهم توخـوا الإيجاز و الاختصار[2].

و يضاف إلى مآخـذ هـذه المصنفات طريقة تأليفها و إنجازها، ذلك أنّ عددا من هـذه الكتب قد أنجزت من قبل أشخاص لم يزوروا المغرب الإسلامـي، وبذلك كانت معلوماتهم سطحية و غير دقيقة، و كثرت الأخطاء في تحديد أسماء ومواضع مختلف التجمعات السكنية. ولتفادي الوقوع في مثل هـذه الأخطاء، اعتمدنا على ابن حوقل - الذي زار المغرب في القرن 4هـ / 10م - بصفة أساسية .

و بما أنّ عددا من المؤلفين لم يزوروا المغرب الإسلامي، فإنّ العديد منهم لم يقم في الحقيقة إلا بـالنقل عمن سبقهم من الرواة و المؤرخين و الجغرافيين، وهنا تطرح مشكلة تـاريخ المعلومات التي يقدمها المصدر، إذ لا يمكن الجزم إن كانت المعلومـات المقدمة توافق الفتـرة التي عاشها صاحب المصـدر أم أنها تناسب فتـرة سـابقة.

و بحكم طبيعة موضوع بحثنا الذي هو تنقل و ترحال، فقد استندنا إلى بعـض كتب الرحـلات فـي مواضع متفرقة من البحث، و في مقدمة تلك الكتب رحلات كل من ابن بطـوطة(ت779هـ/1377م) و التجانـي و ابن جبير(ت 614هـ/ 1217م). واعتمـدنا على هـذا الأخير كثيرا عند تناولنا موضوع المسالك البحرية، وعنـد إيرادنا لنماذج من أهوال البحـر فـي مياه البحـر المتوسـط.

أمـا كتب طبقات علماء المالكية، مثل طبقات أبي العرب وريـاض النفوس للمالكـي، فقد اعتمدنا عليها كثيرا عنـد دراستنا موضوع وسائل النقل البـري.

و ارتأينا التركيز بصفة خاصة على معجم"*لسان العرب*" لابن منظور في شرح المصطلحات التي اعترضت سبيلنا في جميع مراحل هذا البحث، لكونه جامعا لكل ما جاء قبله من محاولات معجمية، إلا أنّ ذلك لم يمنعنا من الرجوع إلى "***Supplément aux Dictionnaires arabes*** " لرينهارت دوزي لشرح بعـض المصطلحات النادرة. كما اعتمدنا على ***المعجم المفهرس لألفاظ الحديث النبوي الشريف*** في تخريج الأحاديث.

على أننا رجعنـا في دراستنا إلى جملة من كتب التـاريخ و الأدب، مثل كتابـي " ***الحيوان*** " و " ***القول في البغل*** " للجاحظ، و " ***الكامل*** " لابن الأثير، و"***أنساب الخيل***" للكلبي، و"***تاريخ الفتاش***" لمحمود كعت، و "***تاريخ السودان***"

---

[1] ـ انظر مثلا أبا عبيد البكـري، *المسالك و الممالك*، تحقيق أدريان فان ليوفن وأندري فيري، الدار العربية للكتاب و المؤسسة الوطنية للترجمة و التحقيق والدراسات، تونس،1992، ج2، ص 685.

[2] ـ المقدسي، *أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم*، مطبعة بـريل، ليدن، 1906، ط 2، ص 228.

للسعدي، و "*المقدمة*" لابن خلـدون، و "*البيان*" لابن عذاري الذي استفدنا منه في جميع مراحل هـذا البحث.

أما المراجع التي اعتمدنا عليها في إنجاز هـذا البحث، فهي تقابل مجموعة من كتب التاريخ و المقالات التي عنى أصحابها بدراسة تاريخ المغرب العربي الوسيط. و في مقدمة هذه المراجع: "*الدولة الحفصية*" لروبار برنشفيك و"*الدولة الصنهاجية*" لهادي روجي إدريس، و قد ركزنا عليهما بصفة أساسية في كثير من مواضع هـذه الدراسة، و لا سيما عند موضوع المسالك البحرية. أما كتـاب "*المدينة والبادية*" لمحمد حسن، فقد اعتمدنا عليه خاصة في دراسة موضوع الأعراب و الحرابة.

كما اعتمدنا على كتاب "*الدولة الأغلبية*" للأستاذ محمد الطالبي في دراستنا لموضوع القرصنة، و اعتمدنا كذلك على كتابي "*تاريخ المسلمين في البحر المتوسط*"، و"*أطلس تاريخ الإسلام*" لحسين مؤنس في مواضع متفرقة من البحث، وخاصة عند دراستنا موضوع النشاط البحري، في حين أننا استفدنا كثيرا من كتاب "*العرب و الإسلام في الحوض الغربي من البحر المتوسط*" في دراستنا لأنهار المغرب الإسلامي، ومن كتاب "*الاتصالات والمواصلات*" ليوسف الشيراوي في معالجة موضوع الجمل و ظهوره بالغرب الإسلامي. و ركزنا في مقارناتنا بين الجمل والعربة على كتاب "***The camel and the wheel***" لريتشارد بلييت، بينما اعتمدنا على كتاب "***La mer et les musulmans***" لكريستوف بيكار لمحاولة الإجابة عن بعـض الأسئلة الشائكة المتعلقة بالجوانب التقنية لوسائل النقل البحـري، مع أخذنا في الاعتبار سوء فهم صاحب هـذا الكتاب لمفهوم مصطلح " الغـرب الإسلامـي"، حيث قصره على الأندلس والمغربين الأوسط والأقصى، في حين أنّ ذلك المصطلح يتجاوز ذلك كله ليشمل ما كان يعـرف بإفـريقية[1].

أما المقالات فهي كثيرة و متنوعة، نـذكر من أهمها مقالات الأستاذ المشرف نجم الدين الهنتاتي، و هي عديدة، اعتمدنا منها بالخصوص على مقاله "البحر و شؤونه في نظـر علماء المالكية" عند دراستنا موضوع الفقه المالكي وشؤون البحر، و مقاله " الجهاد بين النظرية و الواقع لدى علماء المالكية بإفريقية" عند معالجتنا موضوع الغزو البحري، كذلك مقاله " La rue dans la ville... " عند دراستنا موضوع الطريق بالمدينة الإسلامية، و مقاله " الرباطات بإفريقية" عند تناولنا بالدرس موضوع النشاط البحري لدى المغاربة. و كذلك مقالات نقولا زيادة التي جمعت تحت اسم " الأعمال الكاملة" له، فقد استفدنا منها في أغلب مراحل البحث.

أما مقالات كل من صباح الشيخلي " النشاط التجاري في بلاد المغرب"، وعز الدين عمر موسى " طريق عبر الصحراء الليبية"، وريموند موني" طرق التجارة"، و ميتشل برت " فتويان من أواخر القرن الرابع الهجري"، فقد ركزنا عليها عند دراستنا موضوع الطرق البرية، في حين أنّ مقال عبد الهادي التازي "الأسطول المغربي عبر التاريخ" فقد اعتمدنا عليه في دراسة موضوع النشاط البحـري بالمغـرب الأقصـى.

---

[1] ـ ويشمل ذلك اليوم تونس و ليبيا و بعـض المناطق الجزائرية الواقعة في الشرق أو في الجنوب الشرقـي.

و في الختام أتقدم بخالص شكري إلى جامعة الزيتونة التي أتاحت - ولا زالت تتيح لي - الظروف الملائمة خلال إقامتي بها حتى أنجزت هذا العمل الذي أعتبره ثمرة لجهود هذا المعلم العريق في تربيتي.

كما أتقدم بجزيل شكري و عظيم تقديري و امتناني إلى أستاذي المشرف الدكتور **نجم الدين الهنتاتي**. فقد منحني من توجيهاته الموفقة، ومنهجيته الدقيقة، ومن وقته في المراجعة و التصحيح ما أنار أمامي السبيل، وساعدني على تخطي الكثير من الصعاب، حتى خرجت الأطروحة بهذا الشكل، فجزاه الله عني خير جزاء أب لابنه.

و أتوجه بالشكر الجزيل أيضا إلى كل من ساعدني وساندني و شجّعني من قريب أو بعيد في إعداد هذه الأطروحة، وأخص بالذكر الأستاذ الدكتور **عبد اللطيف خماخم**، و السيد **محمد خماخم**.

أسأل الله تعالى أن يجعل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم، و أن يعم النفع به ، إنه أكرم مسؤول، و أعظم مأمول.

و الصلاة و السلام على رسول الله و على آله الطاهرين وأصحابه الكرام، والتابعين لهم بإحسان إلى يوم الدين.

تونس في 16 جمادى الثانية 1427هـ/ 12 جويلية 2006م.

الباب الأول

النقل البري ووسائله بالغرب الإسلامي الوسيط

الفصل الأوّل: أنواع الطرق البرّية بالغرب الإسلامي الوسيط

بالاعتماد على المصادر المالكية، أمكننا تقسيم طرق النقل البرية بالغرب الإسلامي الوسيط إلى طرق داخلية و طرق خارجية.

المبحث الأول: الطرق الدّاخلية

1 – الطريق بالمدينة الإسلامية

نعني بالمدينة الإسلامية ما أسّسه المسلمون بأيديهم مثل القيروان وفاس وسجلماسة و تاهرت. أو ما غيّروا تخطيطها بعد فتحها، و ذلك مثل القسنطينة بالجزائر حاليا[1].

و يتميّز التخطيط الإسلامي عن غيره من التخطيطات - ولا سيما الرومانية - بالتواء الطرق و ضيقها، و كثرة الأزقة غير النافذة فيها. وهي خاصيات يمكن أن نعاينها في بقايا مدن إسلامية عتيقة، على غرار تونس والقيروان وفاس.

إلا أنّ دراسة خطط المدن: طرقها وأسواقها و بناياتها تظل تكتنفها الكثير من الغموض والمصاعب، ذلك أنّ الأحياء السكنية والتجارية كثيرا ما تتعرّض للظروف الطبيعية القاسية، فتتقوّض أسسها، وتتدرس معالمها، بالإضافة إلى الظروف السياسية والاجتماعية، والتي لا يقلّ أثرها عن العوامل الطبيعية[2].

ومن هنا يتضح أنّ التكوين الاجتماعي والاقتصادي لأيّة مدينة عرضة للتبدّل بمرور الزمن، ويؤدّي ذلك إلى تغيير خطط المدينة ومعالمها، وعندئذ يصبح في غير مقدور الباحث تعيين شوارع المدينة وطرقها وأسواقها

---

[1] - برنشفيك (روبار)، *تاريخ إفريقية في العهد الحفصي من القرن 13 إلى نهاية القرن 15م*، تعريب حمادي الساحلي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1999، ط1، ج2، ص 418.

[2] - و يقدم الزحف الهلالي على القيروان أحسن مثال على ذلك (الونشريسي (أحمد بن يحيى)، *المعيار المغرب والجامع المغرب عن فتاوى علماء إفريقية والأندلس والمغرب*، أشرف على تخريجه محمد حجي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1981، ج9، ص 563).

بـدقة[1]، لذلك فإنّ العثور على دراسة علمية وافية لنشأة وتطوّر الطرق والأسواق لمدينة مّا صعب جدا - ولا نبالغ إن قلنا بعدمها- وكلّ ما بين أيدينا إشارات عابـرة حـول الطـرق ومشاكله متناثـرة هنا وهناك، تحتاج إلـى تنظيم ودراسة وبحث منهجي متقن.

وتنطبق هـذه القاعـدة على الطرق بمدن الغرب الإسلامي تماما، فقد تنوّعت مظاهر استغلالها على طول العصور الوسطى، فاتّخذت كوسيلة ربط للهياكل المختلفة التي يتكوّن منها المدينة الإسلامية. كما اتخذت كأمـاكن للتسوق وإفراغ الأوساخ، أو كمنافذ لإرسال قنوات الكنف التي حفرت تحتها[2] . وأيضا كأماكن لربط دواب السكان.[3] و غيرها من وجوه الاستعمالات للطرق، جلبت اهتمام العلماء و خاصة المالكية منها. فكيف فهموا الطريق و حدّدوها؟ وهل يمكن امتلاكها أو ارتفاقها؟ و ما هي نوعية وسائل النقل التي اعتمدوا عليها في تحديد عـرض الطـريق بالمدينة الإسلامية؟

---

[1] - يقول البرزلـي: " إنّ دور القيروان [في عهده] كدور تونس... ولا شك أنها كانت كذلك في القديم قبل خـرابها" (البرزلي، أبوالقاسم أحمد بن محمد، *جامع الأحكام لما نزل من القضايا بالمفتين والحكام*، تحقيق محمد الحبيب الهيلة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2002، ط1، ج3، ص 630). و كأننا بالبرزلي هنا يحاول أن يطمئن المؤرخ بأنّ الزحف الهلالي على القيروان لم يؤثر على تخطيطه البنيوي.

[2] - عبد الله بن عبد الرحمان ابن أبي زيد القيرواني، *النوادر و الزيادات على ما في المدونة من غيرها من الأمهات، تحقيق جماعة من الأساتذة المغاربة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1999، ط1*، ج9، ص 2، ج11، ص 51؛ Hentati (Nejmdinne), "L'eau dans la ville de l'occident musulman médièval d'après les sources juridiques malikites", dans la Revue *d'histoire maghrébine*, no 102- 103, mais 2001, P. 163 -220.

[3] - أسند الإمام مـالك المسؤولية إلى الذي يربط دابته في مكان ممنوع من طريق المسلمين إذا أضرّ الدابة بالآخرين (سحنون بن سعيد، *المدونة الكبرى*، دار الفكر للطباعة و النشر، بيروت، د.ت، ج16، ص 445؛ ابن رشد (محمد)، *البيان و التحصيل*، تحقيق مجموعة من الأساتذة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1984، ج9، ص409).

أ ـ الطريق و مصطلحاته من خلال كتب فقه المالكية

الطـريق لـغة: السبيل. قال تعالى: " واضْرِبْ لَهُمْ طَرِيقًا فِي البَحْرِ يَبَسًا"[1]. وهـــو لفـظ يؤنث ويذكـر على حـد سواء[2].

و نعني بالطريق بالمدينة الإسلامية، الممرّات بين المنازل التي قد تكون زقاقا أو سكّة، أو دربا، نافذا كان أو غير نافذ، واسعا أو غير واسع، عموميا أوخاصا[3].

وبما أنّ الكتاب و السنة لم تـرد فيهما نصوص واضحة، تتعلق مباشرة بالتعايش بالمدينة الإسلامية، فإنّ الفقهاء لم يفردوا لها فصولا خاصة في كتبهم[4]. على أنّ عدم تخصيص فصل لمشاكل الطرق في المصنفات الفقهية التأسيسية، لايعني عـدم اهتمام أصحابها بتلك المشاكـل، ذلك أنّ نصوص الكتب المتأخرة التي أفردت لها فصلا خاصا ترجع في جلها إليهم. و تقدّم كتب كل من: *النوادر*[5] و*القوانين الفقهية*[6]، و *تبصـرة الحكام*[7] و *جامـع البرزلي*[8] و *المعيار*[9] أحسن أمثـلة علـى ذلك[10].

---

[1] ـ سورة طه، آية 77.

[2] ـ ابن منظور (جمال الدين محمد)، *لسان العرب* ، دار صادر، بيروت، 1990، ط1، ج 10، ص220؛ Dozy (Reinhart), *Supplément aux Dictionnaires arabes*, Leyde, E.J. Brill, Paris, (Maisonneuve, 1877, T.2, p. 38).

[3] ـ سنشرح هـذه المصطلحات لاحقا.

[4] ـ انظـر مثلا (مالك بن أنس، *الموطا* ، مراجعة نخبة من العلماء، منشورات دار الآفاق الجديدة، المغرب، 1992، ط1، ص 651).

[5] ـ عنون ابن أبي زيد هذا الفصل بـ " جامع القول في الأفنية والطرق، وذكر ما يحدث فيها أو ينقص منها، وهل تقسم، وغير ذلك ممّا يشبهه، والتداعي في الطريق" (*النوادر*، ج11، ص 47). إلا أنّ محتويات هذا الفصل يعود إلى القرنين 392هـ/ 998م.

[6] ـ عنون ابن جزي الكلبي هـذا الفصل بـ " المرافق و منع الضرر" انظـر (*القوانين الفقهية* ، دار الكتاب العربي، بيروت، ط1، 1984، ص 309، 332 - 333).

[7] ـ عنون إبراهيم ابن فـرحـون هذا الفصل بـ "القضاء بنفي الضرر و سدّ الذرائع" (*تبصرة الحكام*، تحقيق محمد أبـو النور، القـاهـرة، 1972، ج2، ص، 254 - 274).

[8] ـ عنون البرزلي هـذا الفصل بـ "مسائل من الضرر وجري المياه والبنيان" (*جـامع*، ج4، ص 358 - 458). أي مـا يقارب مـائة صفحة.

[9] ـ عنون الونشريسي هـذا الفصل بـ " نوازل من الضرر والبنيان"، انظر (*المعيار*، ج8 ص 435 - 458، ج9، ص1 - 74). ويغطي هذا الفصل مايقارب مـائة صفحة.

[10] ـ للمزيد من المعلومات، انظـر (Nejmdinne Hentati, « La rue dans la ville de l'occident musulman médiéval d'après les sources juridiques malikites », dans *Arabica*, tome L, 3, Brill, Leiden, 2003, p. 275 -283).

و بالنسبة إلى حضور المصطلحات المتعلقة بالطريق في المصادر المالكية، فإنّ لفظ " **الطّريق**" هو المصطلح الأكثر استعمالا في كتب الفقه، ولها ألفاظ كثيرة ذات صلة به[1]، استعملها الفقهاء على درجات متفاوتة.

و من هذه المصطلحات نذكر لفظ " **طريق المسلمين**".

ويرادف هذا المصطلح مصطلحات كل من "**طريق الناس**"[2]،"**طريق العامة**[3]"، "**الطريق العظمى**[4]"، " **محجة للعامة**[5]"، "**محجات المسلمين**[6]"، " **سكك الناس**[7]"، و" **زقاق المسلمين**[8]" الذي استعمله ابن أبي زيد، و غيرها.

والسكة، لغة، الطريق المصطف من الشجر والنخيل[9]. وهي تعني في المصادر المالكية طريقا مصطفا بين الدور، تكون نافذة أو غير نافذة، واسعة أوضيقة[10]، إلا أنّها أوسع من الزقاق.

و **الزقاق**، الطريق الضيّق دون السكة[11]. و قد يكون نافذا أو غير نافذ[12]. وورد في *النوادر* و *المعيار* لفظ " **زقاق مسلوك**[13]". ويبدو أنّ ضيق الأزقة لم يكن عامّا، فقد أشار الشريف الإدريسي إلى أزقة فسيحة بمدينة زويلة بالمهدية[14]، كما كان بمدينة سوسة زقاق يسمّى "**زقاق الروم**[15]".

كما يبدو من خلال بعض الفتاوي أنّ العلماء استعملوا " **السكة**" و"**الزقاق**" كلفظتين مترادفتين[16].

---

1 ـ مثل الشارع، السكة، الزّقاق، الدّرب، الجادة، و نحوها. انظر (النويري، أحمد، *نهاية الأرب في فنون الأدب*، القاهرة، مطابع كوستاتسوماس وشركاوه، 1963، ص206 - 207).

2 ـ *النوادر*، ج11، ص 48.

3 ـ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 327.

4 ـ البرزلي، *نفسه*، ج4، ص 133؛ *المعيار*، ج9، ص 15.

5 ـ *المعيار*، ج9، ص 41.

6 ـ البرزلي، *جامع*، ج4، ص 414.

7 ـ *النوادر*، ج11، ص 45.

8 ـ *نفسه*، ج9، ص 28، ج11، ص 49؛ *المعيار*، ج9، ص 37.

9 ـ ابن منظور، *لسان*، ج10، ص 441.

10 ـ *النوادر*، ج11، ص 44، 52؛ *المعيار*، ج9، ص 7.

11 ـ ابن منظور، *لسان*، ج 10، ص 143 - 144.

12 ـ *النوادر*، ج11، ص 45، 57، تعليق الناشر.

13 ـ فتوى سحنون (*النوادر*، ج11، 41؛ *المعيار*، ج9، ص 20 - 21).

14 ـ الشريف الإدريسي (محمد بن عبد الله)، *نزهة المشتاق في اختراق الآفاق*، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، مصر د. ت، مجلد1، ص 282.

15 ـ عبد الوهاب (حسن حسني)، *الإمام المازري*، دار الكتب الشرقية، تونس، د. ت، ص 80.

16 ـ انظر مثلا *النوادر*، ج11، ص 44 - 45.

أما **الزنقة**، فهي السكة الضيقة[1]. و ورد في المصادر المالكية ألفاظ كل من " **زنقة ضيقة**[2]"، " **زنقة غير نافذة** [3]"، و" **زنقة لأقوام**[4]". وقد تكون الزنقة دربا، وذلك إذا كان هذا الأخير كبيرا و غير نافذ[5].

و **الدرب** لغة، باب السكة الواسع[6]. و في اصطلاح الفقهاء، طريق ضيّق له منفذ واحد أو منفذان، يمكن غلقه بباب خارجي أثناء الليل، أوعند حدوث خطر خارجي[7]. و هو ما يفسّر كثرة الدروب في أوقات انعدام الأمن.

و استنادا إلى المصادر المالكية، لاحظنا أنّ لفظي "**الدّرب والزّنقة**"، كانا موجودين بإفريقية منذ النّصف الأول من القرن 3 هـ/9م[8]. وهما في ذلك مثل الروائح بالقيروان[9]. و**الرائحة**، طريق يعدل و يميل عن الطريق الأعظم[10].

أما لفظ **الشارع**[11]، فيوجد بينه وبين الطريق عموم وخصوص مطلق، فالطريق عام في الصّحاري والغابات و البنيان ، وفي النافذ وغير النافذ، في حين أنّ الشّارع خاصّ في البنيان النافذ[12].

وقد ورد مصطلح " **شارع** " في *النوادر*[13] و *المعيار*[14]. بل يبدو أنّ هذا المصدر الأخير انفرد بلفظ " **شارع نافذ**[15]".

وفي القرن 5هـ/11م حصل تطوّر في معنى الشارع، حيث استعمل بمعنى الطريق الأعظم، وهو ما يمكن ملاحظته في فتوى للسيوري، (462هـ/1069م)[16].

---

1 - ابن منظور، *لسان*، ج10، ص 146. أشار ليزين إلى أنّ الزّنقة عنصر أساسي في حضرية المسلم التقليدية، انظر(**A. Lezine, *Deux villes d'Ifriqiya, Sousse, Tunis*, Paris, 1971, P. 136).**

2 - *المعيار*، ج8، ص 445.

3 - *نفسه*، ج9، ص 5، 63.

4 - *نفسه*، ج9، ص 32.

5 - *النوادر*، ج11، ص 46.

6 - ابن منظور، *لسان*، ج1، ص 374.

7 - *المعيار*، ج7، ص 79 - 80؛ **Hentati (Nejmdinne), " la rue", p.286.** و قد يكون الدرب غير نافذ كما أشرنا آنفا (*النوادر*، ج11، ص 46).

8 - *المعيار*، ج8، ص 435.

9 - *نفسه*، ج8، ص 439، 447، ج9، ص 6.

10 - *النوادر*، ج11، ص 43، تعليق المحقق.

11 - ويعني الطريق الأعظم الذي يشرع فيه الناس عامة(ابن منظور، *لسان*، ج8، ص176).

12 - وزارة الأوقاف، *الموسوعة الفقهية*، 1992، ط1، ج28، ص345.

13 - جاء فيه: " و لا يفتح في الشارع باب إلا باجتماعهما..." (*النوادر*، ج11، ص46).

14 - *المعيار*، ج8، ص 439، 445، 449، ج9، ص 56.

15 - *نفسه*، ج8، ص 446.

16 - جاء فيه لفظ: " شارع واسع"(البرزلي، *جامع*، ج4، ص411).

أمّا لفظ **السّماط** بالمغرب - ويقابله لفظ الشارع في المشرق[1] - فهو مرادف للفظ الشارع، والذي يعني الطريق الكبير الممتدّ على جانبيه الحوانيت التجارية، كما كان بالقيروان وبلرمو[2].

وقد ذكر المسعودي أنّ " **قطع أهمّ شارع بسجلماسة يقتضي مشي نصف نهار**"[3]، لطوله. و هو قول - و إن كان يبدو مبالغا فيه - ينمّ عن التعبير لما كان تتمتّع به المدن الإسلامية الكبرى، من ازدهار وتخطيط لشوارعها، وخاصّة العواصم التجارية.

و نجد الملاحظة نفسها لدى الرحالة التجاني بخصوص شوارع طرابلس الغرب. فقد لاحظ أنّ المدينة الإسلامية التي بنيت على أنقاض المدينة القديمة (الرومانية)، قد احترمت بصورة محسوسة، الرسم القديم للشوارع، وشكلها المستقيم. يقول التجاني: " **ورأيت شوارعها فلم أر أكثر منها نظافة، و لا أحسن اتساعا و استقامة، وذلك أنّ أكثرها تخترق المدينة طولا وعرضا، من أولها إلى آخرها...**"[4].

و في المقابل، فإنّ المدينة الإسلامية التي قامت على أنقاض المدينة القديمة بقسنطينة، لم تحافظ على الرسم القديم لشوارعها، و إنما تم تعويضه برسم متقلب، و غير منتظم للممرّات و الأزقة[5].

أما مصطلح "**المحجة**"، فقد ظهر في الكتب المتأخرة، مثل **جامع** البرزلي، و ***المعيار*** للونشريسي. و تعني جادة الطريق[6]. و من صور الاستعمالات التي نجدها في تلك الكتب، " **المحجة**"، " **محجة نافذة**"، " **محجة نافذة سالكة**"، "**محج كبير**"، و " **محجة لجميع النـاس أو للمسلمين**"[7]. و نحوها.

فمحجة الطريق هو وسطه و معظمه[8]. و قد لاحظنا من خلال بعض الفتاوي، أنّ الذميين بالمدينة الإسلامية - ولا سيما بإفريقية - كانوا " **يمنعون من**

---

1 - اليعقوبي، *كتاب البلدان*، النجف، العراق، المطبعة الحيدرية، ط3، د.ت، ص 224.

2 - أبو العرب (محمد بن أحمد القيرواني)، *طبقات علماء إفريقية وتونس*، تحقيق علي الشابي، ونعيم حسن اليافي، تونس، الدار التونسية للنشر، 1968، ص 224 ؛ المالكي (أبوبكر بن عبد الله)، *رياض النفوس في طبقات علماء القيروان و إفريقية*، تحقيق بشير البكوش، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ج1، ص396. وبالنسبة لبلرمو، انظر: Henri (B), "l'espace public à palerme, 1100 – 1460 », dans *fortifications, Portes de villes, Places publiques dans le monde méditérraneen,* texte reunis par Jacques Heers, Paris, 1985, P.41- 65.

3 - المسعودي (أبو الحسن علي)، *مروج الذهب*، ترجمة وتحقيق دي مينا رد، المطبعة الإمبراطورية، باريس، 1861، ص 171 .

4 - نقلا عن روبار برنشفيك (*تاريخ*، ج2، ص 424).

5 - و في كلمة واحدة، قام تخطيطها على النمط الإسلامي (برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 418).

6 - ابن منظور، *لسان*، ج2، ص 364.

7 - البرزلي، *جامع*، ج4، ص 135، 414؛ *المعيار*، ج7، ص152، ج8، ص 438، ج9، ص 17، 56.

8 - النويري (أحمد)، *نهاية الأرب*، ص 206.

جادة الطريق، و يضطرون إلى المضيق إذا لم يكن الطريق خاليا"[1]. وهو يمثّل مظهرا من مظاهر التصلّب لدى بعض علماء المالكية - و لا سيما الأفارقة - تجاه الذميين، خاصّة في العهد الأغلبي. و هـي مواقف " **لم تخضع دائما لمبادئ ثابتة، بل إنها ارتبطت أحيانا بمعطيات ظـرفية، وبمعطيات شخصية أحيانا أخـرى**"[2].

و عموما، فإنّ هذه المصطلحات تدور حول نوعين من الطريق: الطريق الخاص، الذي اعتبر كطريق ثانوي، و الطريق العام، الذي اعتبر كطريق أساسي.

هـذا، و رغم جهود العلماء المبذولة لحماية الطريق بالمدينة الإسلامية، فقد كـان يقع التوسع عليه بوجـه أو بآخـر، و هـو ظاهـرة كانت محل اختلاف بين العلماء.

---

1 - *المعيار*، ج2، ص 235.

2 - الهنتاتي (نجم الدين)، "مواقف علماء المالكية من أهل الذمة بإفريقية إلى منتصف القـرن V هـ/ XIم"، *مجلة معهد الآداب العـربية*، (تونس)، عـدد 186، السداسي الثاني لسنة 2000، ص 59 - 77.

جـ - مشكلة التوسع على الطريق[1]

يبدو من خلال بعض الفتاوي الفقهية، أنّ الطريق بالمدينة الإسلامية لم يكن محميا بصفة ناجعة، حيث كان يقع التوسع على حساب بعضه، إما بالغرس عليه[2]، أو بإحداث الكنف والقنوات عليه[3]، أوببناء الأبراج على حافاته والتي تضرّ بالمارّين[4]، أوببناء البيوت عليه،[5] أو التوسع على حساب أفنية الدور، والذي كان مدعاة في كثير من الأحيان إلى إيصال الضّرر بالطريق وروّاده[6]. واحتكر آخرون بعض مصالح الطريق بالانتصاب غير القانوني في السوق[7]، وغيرها من صور التوسع على حساب الطريق خاصا كان أوعاما[8].

أولا: مشكلة التوسع على الطريق الخاص

يمكن أن نستخلص من بعض الألفاظ و الصيغ الواردة في النصوص الفقهية، أنّ بعض الطرق بالمدينة الإسلامية، كانت تحاز بـ"**ملكية خاصة**" لبعض الأفراد و الجماعات. من تلك الألفاظ و الصيغ نذكر:

" قلت: أرأيت إن اشتريت طريقا في دار رجل أيجوز هذا في قول مالك؟ قال: نعم "[9]. " قال أشهب و عبد الملك: و لا بأس بشراء ممر في دار دون أن يشتري من رقبة الدار شيئا... "[10]. " قال ابن القاسم: و إن اقتسموا دارا وساحتها، و لم يذكروا الطريق، فالطريق لمن صارت له، وللآخر فيها الممر... "[11]. " وسئل ابن أبي زيد عمّن نقل ترابه إلى طريق قوم فسدّه... "[12]. " و سئل بعض الفقهاء عن طريق بين مالكين... "[13]. " و الطريق التي هي في القبائل لأقوام... "[14].

---

1 - للمزيد من المعلومات انظر **Nejmdinne Hentati, « La rue », p. 289 – 294.**

2 - البرزلي، *جامع*، ج 4، ص 414؛ *المعيار*، ج8، ص 438.

3 - *النوادر*، ج 11، ص 51، 52. *المعيار*، ج5، ص 334.

4 - *النوادر*، ج11، ص51.

5 - *نفسه*، ج11، ص48؛ *المعيار*، ج8، ص 439؛ الشكعة (مصطفى)، *معالم الحضارة الإسلامية*، دار العلم للملايين، بيروت، 1987، ط5، ص 85.

6 - *النوادر*، ج11، ص - 47، 49، 53.

7 - *نفسه*، ج 11، ص 47؛ البرزلي، *جامع*، ج4، ص 375؛ *المعيار*، ج 8، ص 455.

8 - كإجراء النجاسة في الطرق، و جري المياه في الأزقة (*المعيار*، ج9، ص 69). نقلا عن نجم الدين الهنتاتي **« La rue », p. 294 – 295.**

9 - *المدونة*، ج3، ص 261. و شراؤك الشيء يعني حيازتك له وملكيته.

10 - *النوادر*، ج11، ص 223.

11 - *النوادر*، ج11، ص 223.

12 - ابن أبي زيد، *كتاب الجامع*، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1990، ط2، ص 218؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 327؛ *المعيار*، ج9، ص 63.

13 - *المعيار*، ج9، ص 66.

14 - *نفسه*، ج3، ص 334.

" ... **رجل باع قطعة أرض و عليها طريق الغير...**"[1]. " **درب اجتمع أربابه...**"[2]. "**رائجة جانباها لأيتام...**"[3]. " **زنقة لأقوام**"[4]. "**زنقة في حوزة جماعة من المسلمين**"[5]. و نحـوها.

يمكن أن نستنتج من هذه النصوص أنّ الطريق الخـاص[6] هو - عموما - طريق ضيق و غير نافذ، يكون إما سكة غير نافذة أو زنقة، أو دربا في رائجة، قد يملكه شخص واحد فقـط، أو شخصان أوجماعة[7].

وقد طرحت على الفقهاء مسائل تتعلق بالرّائجة[8]، هل يمكن استغلالها بالبناء في داخلها أو خارجها؟ فقضـى سحنون بأنّ ذلك يتوقف على رضى واتفاق الشّريكين[9].

فالرأي السائد لدى الفقهاء، أنّ الروائج لا يمكن استغلالها ببناء إلا بموافقة الشريك، تضرّر من ذلك أم لا. و هو رأي طبقوه أيضا على الدروب التي لا تنفذ[10]، لكونها" **منافع مشتركة بين السكان، ليس لأحدهم التصرف فيها إلا برضى الشركاء**"[11].

و من الفقهاء الذين طرحت عليهم مسائل في هذا الصدد نذكر سحنون[12] والسيوري[13] و ابن عبد الرفيع[14] و غيرهم.

و من خلال فتوى للسيوري وقفنا على مظهر من مظاهر سماحة المسلمين واعتدالهم بالغرب الإسلامي و لا سيما بإفريقية، وهو أنّ يهوديا كان يسكن مع مسلمين " **من أهل العافية و الخيـر**" في درب واحـد[15].

---

1 - *المعيار*، ج6، ص 39.

2 - *نفسه*، ج9، ص 32.

3 - *نفسه*، ج8، ص 447.

4 - *نفسه*، ج9، ص 32.

5 - البرزلي، *جامع*، ج4، ص 133.

6 - للمزيد من المعلومات حـول هـذا النوع من الطـريق، يحسن الرجـوع إلى مقالة نجم الدين الهنتاتـي .« La rue » p. 285 -288

7 - يمكن أن نجـد معنى لذلك في كتب الفقه. انظر مثلا البرزلي، *جامع*، ج4، ص 121؛ *المعيار*، ج1، ص 245، ج5، ص 334، ج9، ص 66.

8 - انظـر فتوى أبي عبـد الله الحفار و غيـره في هـذا الصدد (*المعيار*، ج8، ص 438 - 439، 449).

9 - *المعيار*، ج9، ص 6.

10 - Hentati (Nejmedinne),” La rue” p. 286.

11 - *المعيار*، ج9، ص 6.

12 - *النوادر*، ج11، ص 46.

13 - *المعيار*، ج8، ص 435.

14 - *نفسه*، ج9، ص 7.

15 - *النوادر*، ج11، ص 47؛ *المعيار*، ج8، ص 437. و هو ما يعني أنّ أهل الذمة لم يكونوا معزولين عن المسلمين بالمدينة الإسلامية. وللمزيد من المعلومات، انظـر بحثنا (*تنظيم الصناعة*، ص 59).

و بغض النظر عما سبق من الإشارات إلى بعض صور التوسع على الطريق الخاص، يمكن أن نضيف المسائل المتعلقة ببناء الأجنحة والصاباط، والتوسع على حساب الأفنية المحيطة بالدار.

و **الأجنحة** - و يرادفها العساكرجمع عسكر[1] - هي الخوارج التي يمر الطريق تحتها.

و قد قال مالك في هذا الصدد: " **و لا بأس بإخراج العساكر والأجنحة على الحيطان إلى طرق المسلمين**"، بل قال مالك في " **جناح خارج في الطريق، فسقط على رجل فمات، لا شيء على من بناه**[2]". وزاد ابن القاسم: " **أنّ الناس يعملون بهذا في المدينة المنورة، ولا ينكره أحد، بل إنّ مالكا اشترى دارا لها عسكر**[3]".

وقد استوحينا من خلال بعض الفتاوي أنّ الفقهاء بالغرب الإسلامي كانوا يأمرون برفع الأجنحة رفعا، بحيث يمكن أن يمر تحتها المار الراكب، أوبحفر الطريق تحتها إن اقتضى الأمر ذلك، تفاديا لاصطدام الرؤوس بها[4].

أما **الصابة**، فهي سقيفة بين دارين على طريق نافذ أو غير نافذ، يمر الناس تحتها[5]. وقد طرحت مسائل في الصدد علي كل من سحنون واللخمي، والسيوري، و ابن زيادة الله، وأبي عبد الله الحفار، و أبي محمد عبد النور بن محمد الشريف العمراني، فذهبوا إلى جواز بناء الصاباط، واضعين شروطا لذلك. والذي يهمّنا منها هنا، رفع الصّابة عند البناء حتى لا تصطدم بها رؤوس **الرّاكبين** المارّين تحتها[6].

أما بالنسبة إلى التوسع على حساب الأفنية المحيطة بالدار، فقد روي عن النبي صلى الله عليه و سلم قوله: " **من اقتطع من طريق المسلمين أو أفنيتهم شبرا من الأرض، طوّقه الله يوم القيامة من سبع أرضين**[7]". وقضى عمر بالأفنية لأرباب الدور. قال عبد الملك بن حبيب:" **وتفسير**

---

[1] - **عقد ابن أبي زيد فصلا في هذا الصدد بعنوان" فصل في إحداث العساكر والرواشن و الأبواب في السكك و الروائغ و الشوارع" (*النوادر*، ج 11، ص 43).**

[2] - **في حين أنّ الحنفية (أهل العراق) يضمّنونه (*النوادر*، ج11، ص 44).**

[3] - ***النوادر*، ج11، ص 44. و نجد المعنى نفسه في فتوى منسوبة إلى مطرف وابن الماجشون (*النوادر*، ج11، ص 46).**

[4] - **فتوى ابن الغماز (*النوادر*، ج11، ص 46؛ *المعيار*، ج8، ص 431).**

[5] - ***المعيار*، ج9، ص 5، تعليق الناشر، و الصابة تستعمل في اللهجة المغربية الدارجة، و هي تحريف للفظ الساباط، الفصيح بنفس المعنى. نقلا عن نجم الدين الهنتاتي .« La rue », p. 287**

[6] - **ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 299؛ ابن فرحون، *تبصرة*، ص 260؛ ابن الرامي، *الإعلان بأحكام البنيان*، تحقيق فريد سليمان، مركز النشر الجامعي، تونس، 1999، ص 149؛ البرزلي، *جامع*، ج4، ص 382؛ *المعيار*،ج8، ص 42 - 43، 431، ج9، ص 5 - 6.**

[7] - ***النوادر*، ج11، ص 47. وهو حديث رواه *البخاري* (أ. ى) ونسنك و(ي. ب) منسنج، *المعجم المفهرس لألفاظ الحديث النبوي الشريف*، دار سحنون، تونس، 1988، ج3، ص 58).**

هــذا يعني بالانتفاع للمجالس و المرابــط و المساطب وجلوس الباعة للبياعات الخفيفة في الأفنية، و ليس أن يحاز بالبنيان والتحصين..."[1].

و لما سئل مـالك عن اقتطاع الفناء الواسع ببناء لا يضر بأحد، كانت إجابته حسب ثلاث روايات: الأولى رواية ابن وهب" **ليس له ذلك**[2]". والثانية والثالثة بروايتين مختلفتين لابن القاسم، اكتفى في إحداهما بترديد حديث "**لا ضرر ولا ضرار**[3]"، وقال في الأخرى: " **ما يعجبني ذلك**[4]". فالارتفاق بالأفنية كان أمرا معمولا به بالغرب الإسلامي، رغم تصلب مواقف بعض علمائه، ناهيك الأفــارقة منهم[5].

هــذا، و قد قدّر مالك عرض الطريق الخاص بما يتّسع لمرور حمولة وحامله، و رأى سحنون من جهته أنّ ذلك يعادل " **عـرض بــاب المنزل**[6]". وهو مقياس بالتأكيد يأخــذ في الاعتبار دور مرور الدواب دون ذوات العجلات بالمدينة الإســلامية[7]. وهــو الاتجــاه نفسه الــذي أخــذ به علماء المالكية فــي تحديــد عـرض الطـــريق العــام؟

ثــانيا: مشكلة التوسع على حساب الطــريق العام

هــو طــريق يسلكه قوم غير محصورين، جعل من أولّ مرّة مسلكا لجميع النّاس عند إحياء البلد أو قبله، أو وقفه مالك الأرض ليكون طريقا للنّاس ولو بغير إحياء[8]. و يتميّز هذا الطريق عن الطريق الخاص، في أنّه ملك عمومي، كما أنّه - عموما - يكون عريضا ونافذا[9].

وفيما يتعلق بعــرض الطـــريق العمومـــي، يبدو أنّ فقهاء المالكية المغاربة اعتمدوا على رواية عبــد الله بن وهب (ت 197 هـ/ 812 م) لحــديث "**الطـــريق سبعة أذرع**"[10].

و قــد حفلت المصادر المالكية بمسائل عــديدة، تتعلق بتجــاوزات السكان بالمـدينة الإسلامية، على الطرق العمومية بالبناء عليها، أو إحداث الكنف و القنوات عليها، أو فتح الأبواب فيها.

---

1 - *النوادر*، ج11، ص 47 - 48.

2 - *نفسه*، ج11، ص 49.

3 - *نفسه*، ج11، ص 49. و هـو حــديث رواه أحمــد بن حنبل فــي *مسنده* (*المعجم المفهرس*، ج3، ص 498).

4 - *النوادر*، ج11، ص 49. و هو كناية عن الكراهة على حد قول أصبغ (*النوادر*، ج11، ص 48).

5 - البرزلي، *جامع*، ج4، ص 360. و للمزيد من المعلومـات، انظـر Nejmdinne Hentati, "La rue", p. 289 -294, 297).

6 - *المدونة*، ج14، ص 528 - 529.

7 - Hentati (Nejmdinne), "La rue", p. 288.

8 - *الموسوعة الفقهية*، ج28، ص 346.

9 - Hentati (Nejmdinne), "La rue", p. 288.

10 - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 405؛ ابن الرامي، *الإعـلان*، ص192 - 193. وهـو حديث رواه الترمذي و ابن مـاجه (*المعجم المفهرس*، ج3، 542).

و قد أقرّ سحنون في فتوى له، أنّ ظاهرة التوسع على الطريق العمومي قد فشت بين الناس، وصارت محل خلاف كبير بينهم، حتى إنه " **ربما تؤتي القرية من غير طريق**"، بسبب إدخال الناس جميع الطرق المؤدية إليها في حقولهم[1].

على أنّ هذه التجاوزات على الطريق لم تقتصر على التي تكون بين الأحياء السكنية، بل و التي تكون أيضا في ضواحي المدينة. و كان المزارعون - في الغالب - يقومون بدور البطل في تلك التجاوزات، إما بإدخال جزء من الطريق في الحقل[2]، أو بسدّ الطريق كليا على المارين[3]، أو باقتطاع جزء من الرحبات التي تكون على مفترق الطرق[4]، أو بإفساد الطريق، و ذلك مثلا بحفره، وأخذ ترابه للبناء، أو بإلقاء جذوع الأشجار عليه[5]، أو بهدم قنطرة يجاز عليها إلى المزارع[6]. ونحو ذلك.

وعموما انقسم علماء المالكية حول الارتفاق بالطريق إلى فريقين[7]: الفريق الأول منع التوسع على الطريق العمومي، و هم - عموما- فقهاء إفريقية، و خاصة القيروانيين.

و برّروا موقفهم هذا، بما أثر عن الخليفة عمر بن الخطاب من إجبار الحدّاد على هدم الكير الذي أقامه في السوق، والذي كان يتوسّع به على حساب الطريق[8]. ونذكر من هؤلاء الفقهاء: سحنون[9] وابن أبي زيد القيرواني[10]، وابن أبي الدنيا[11]، و ابن عرفة[12]، و غيرهم.

---

[1] - *النوادر*، ج11، ص 50 - 51.

[2] - البرزلي، *جامع*، ج4، ص 134؛ *المعيار*، ج8، ص 438.

[3] - التجكاني(محمد الحبيب)، *مسائل أبي الوليد بن رشد*، دار الجيل، بيروت، 1993، ط2، ج2، ص 1070؛ *المعيار*، ج9، ص 15 - 17، 34 - 35، ج10، ص 133.

[4] - *المعيار*، ج8، ص 438.

[5] - *نفسه* ، ج8، ص 438.

[6] - *نفسه* ، ج9، ص 68. على أنّ المحتسب كان الشخص المخول له لدى السلطة المحلية بمراقبة الطرق، و منع التوسع عليها. و نجد معنى لذلك في *المعيار* (ج8، ص 438).

[7] - هي نتيجة توصّل إليها الأستاذ نجم الدين الهنتاتي في مقالته: "la rue", p. 289-294

[8] - *النوادر* ، ج11 ، ص 47 ؛ البرزلي، *جامع*، ج4، ص375؛ *المعيار*، ج8، ص 455؛ خلاف (محمد عبد الوهاب)، *قرطبة الإسلامية*، تونس، 1984، ص 36 . هذا وقد كتب ابن عبد الرؤوف في كتابه كيف كانت تتمّ المواصلات داخل قرطبة، ولاسيّما دور المحتسب في مراقبة الطريق والأسواق، إلى حدّ منع الناس دخول القيسارية والأسواق على ظهور الدواب. (Traité de hisba d'Ibn Abd al Ra'uf, Traduit par Rachel Arié, dans *Hespéris, Tamuda*, vol 1, 1960, P. 111.)

[9] - *النوادر* ج9، ص28، ج11، ص49؛ *المعيار*، ج5، ص334.

[10] - *النوادر*، ج11، ص47).

[11] - *نفسه*، ج8، ص455 .

[12] - *المعيار*، ج7، ص 153.

أما الفريق الثاني من فقهاء المالكية فقد أجازوا التوسع على الطريق، لكن شريطة أن يتجاوز عرضه ثمانية أذرع [1]. وهم علماء أهل الأندلس عموما. وقد برّروا وجهة نظرهم بحديث " **إذا اختلف الناس في الطريق فحدّها سبعة أذرع**"[2]. كما استدلّوا أيضا بأثر منسوب إلى الخليفة عمر بن الخطاب، مفاده إمكانية التوسّع على حساب الفناء المحيط بالدّار [3]. وغيرها من الأدلة [4].

وفي مجال التطبيق، ذكر البرزلي مسألة وقعت بالقيروان، وهي:" **أنّه أدخل من شارع واسع في المسجد من غير ضيق، لكنّه لا يضيق على المارّة، فمضى على ذلك وفعله من يقتدى به، فاستمرّ عليه إلى الآن وهو يجري على جـري الأحباس ...** [5] "، كما حكى أنّ " **بعـض العدول جعل جسرا لجلب الماء إلى موضعه في الطريق، فسمع قاضي الجماعة، فبعث لمن يراه و يعزله بسبب ذلك، فسبق إليه بعض من أخبره الخبر، فمحاه و عمّى أثره، فلما خرج من ينظر فلم يجـد شيئا، فعـوفـي من العزلة**[6]". كما أقرّ البرزلـي في مكان آخر بما كان يقوم به النّاس من تجاوزات على طـريق قرطـاجنة[7].

و نخلــص مما سبق، أنّ الفقهاء اهتموا بمشاكل الطريق بالمدينة الإسلامية، و لا أدل على ذلك تطور مصطلحاته في كتبهم، و تخصيصهم لها فصولا خاصة به، وذلك منذ منتصف القرن 3هـ / 9م.

أمّا التوسع على الطريق، فقد كان ظاهرة متفشية بالمدينة الإسلامية. و يقع على الطريق الخاص كما كان يقع على الطريق العام بصور مختلفة ذكرنا بعضا منها.

و انقسم فقهاء المالكية بالغرب الإسلامي حول مسالة التوسع على الطريق إلى تيارين: تيار متسامح، مثلته المدرسة المالكية الأندلسية، و تيار متصلب، مثلته المدرسة المالكية القيروانية.

وإذا كان هـذا هو موقف فقهاء المالكية بالغرب الإسلامي من الطريق بالمدينة الإسلامية، وهو طريق يغدون ويـروحون عليه يوميا، ومع ذلك لم يجد الحماية الكافية لديهم، فكيف يمكن أن نتصوّر موقفهم تجاه الطـريق بين مدنهم؟!.

---

1 - **Hentati (Nejmdinne), « La rue », p. 289.**

2 - ***النوادر***، **ج11، ص 48؛ البرزلي، *جامع*، ج5، ص 458. وهوحديث رواه *البخاري* في المظالم (*المعجم المفهرس*، ج3، ص 542).**

3 - ***النوادر***، **ج11، ص 47 - 48 .**

4 - **انظر مثلا (*النوادر*، ج11، ص 49).**

5 - **البرزلي، *جامع*، ج4، ص 411.**

6 - **البرزلي، *نفسه* ، ج4، ص 135.**

7 - **البرزلي، *نفسه* ، ج4، ص445.**

2 - الطريق بين مدن الغرب الإسلامي الوسيط

لم يهتمّ الفقهاء عموما بتناول هـذا النّوع من الطريق في مؤلّفاتهم.

و كلّ ما يجده المرء في ثنايا هذه المؤلفات هنا وهناك، إشارات خفيّة قد تعبّر عن هـذا النوع من الطريق بطـريقة أو بأخـرى.

فعندما نقرأ في هذه المصادر - مثلا - أخبارا تتعلق بكراء دابة من تونس إلى القيروان، أو من القيروان إلى برقة، أو من إفريقية إلى طرابلس... وسواء كان هذا السّفر في تجارة[1]، أو في طلب ضالّة إبل، أو في طلب عبد آبق[2]، أو في جباية زكاة[3]، أو ضرائب، أو لحجّ ونحوها كثيرة، فإنّنا بالطّبع نتصوّر وجود طريق - أو على الأقلّ مسالك - كانت هذه الدّواب تسلكها إلى تلك الجهات المقصودة.

وبالتالي، فإنّ السّؤال المتبادر إلى الذهن، هو كيف يمكن أن تكون نوعية هذه الطّرق والمسالك؟ هل كانت لها آثار يقتفى عليها؟ وإذا كانت كذلك هل كانت معبّدة؟ وإذا لم تكن كذلك هل كانت - على الأقلّ - معلّمة بعلامات على جوانبها يسترشد بها المسافرون؟ أسئلة يصعب على كتب الفقه المالكي - إن لم نقل باستحالتها- الإجابة عنها.

على أنّنا لا نعثر في المصادر الفقهية المالكية على ذكر للمسافات بين هذه المدن، و لا حتّى على ذكر لمقاييسها إلاّ نادرا.

لقد استخدمت هذه المصادر الفقهية بعض مقاييس المسافات، مثل "**الميل**[4]"، " **اليوم**"[5]، " **المرحلة**"[6]، " **البريد**[7]"، ونحوها، لكن كان ذلك في إطار أغراض تشريعية. و السبب في ذلك يرجع إلى كون هذه المصادر يدخل في إطار ما يسمّى بالمصادر " غير الإرادية "، أو المصادر غير المباشرة، فهي لم تكتب بنيّة التاريخ، بل للتعريف بأحكام الشّريعة، و لهذا السبب أتت أخبارها عن تلك المعلومات عن الطّريق ومقدار مسافاته بين المدن عفوية.

لهذا، فإنّ كتب الجغرافيين المسلمين في القرون الوسطى، والذين كتبوا بكلّ دقة و شمول عن مثل هذه المعلومات المتعلقة بالغرب الإسلامي الوسيط لا غنى عنها في مجال كهذا.

---

1 - *المعيار*، ج 9، ص 101.

2 - *النّوادر*، ج7، ص 103. ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 73. و ينسب كثير من المؤرخين قصّة مجيء قبيلة هوارة البربرية إلى إفريقية، إلى جدّهم الأعلى هوار بن المثنى بن المسور بن يخصب، من الحجاز. خرج في طلب ضالة إبله، فسار إلى أن بلغ إفريقية. (التجاني، أبو محمد عبد الله بن محمد بن أحمد، *رحلة التجاني*، تقديم حسن حسني عبد الوهاب، ليبيا - الدار العربية للكتاب، تونس، 1981، ص 216).

3 - الكلبي، *القوانين*، ص 59.

4 - البرزلي، *جامع*، ج2، ص 111، 425، ج3، ص 235.

5 - *نفسه*، ج2، ص 534.

6 - *نفسه*، ج2، ص 425.

7 - *النّوادر*، ج1، ص 420، 422؛ البرزلي، *جامع*، ج2، ص 423؛ *المعيار*، ج1، ص 259.

هـذا، و في المقابل نجد أسماء مدن الغرب الإسلامي الوسيط قد وردت بكثـرة في المصـــادر المالكية، و في أمـاكن متفـرقة منها.

و إذا كانت كتب المسائل الفقهية المالكية مثل *المدونة والنوادر*، قد ركزت في جلّ أمثلتها على ذكر مدن الشّرق و الحجاز، مثل مكة والمدينة ومصر، ولم تذكر المدن المغربية إلاّ نادرا، فإنّ كتب الفتاوى والنّوازل المتأخّرة اهتمّت بذكر الكثير منها، خاصّة منها المدن التّجارية الهامّة، وعواصم الدّول، بل وذكرالدول والفتن والحروب والثّورات التّي قامت فيها طوال العصور الوسطى[1] ، و أسماء مؤسّسي هذه الدّول، متى قامت، و متى سقطت، والمدن التّي كانت بحوزة المسلمين أيّام كتابة مؤلّفاتهم، وكذلك تلك التّي سقطت في أيدي النصارى و تحسّروا عليها، بل والمدن التّي خربت أو خملت ذكرها.

لذلك فإنّ فهم طبيعة دول ومدن الغرب الإسلامي الوسيط تاريخيا، وجغرافيا، و سياسيا، و اقتصـاديا، و اجتماعيا، قد يكشف ـ على الأقلّ ـ شيئا مّا عن نوعية الطرق المسلوكة بين هذه المدن.

---

[1] ـ مثل ثورة صاحب الحمار مخلد بن كيداد الخارجي الزناتي بإفريقية (البرزلي، *جامع*، ج6، ص 187)، و ثورة ابن حفصون بالأندلس (*المعيار*، ج10، ص 109 – 112).

أ ـ الدّول والمدن العامّة بالغـــرب الإسلامي الوسيـط

لم يـرد ـ كما يبـدو ـ لفـظ " الغـرب الإسلامي"[1] فـي المصادر الفقهية المالكية، وإنّما وردت فيها و في أماكن متفرّقة منها كلمتا"**إفريـــقية**" و"**المغـــرب**[2]".

و لئن ذكر لفظا "**إفريقية و المغرب**" في كلّ من المصادر التأسيسية والمتأخّرة، فإنّ الأخيرة ـ على ما يبدو ـ تفرّدت بالتقسيم الثنائي للفظ " **المغرب** "، إلى " **مغـرب أوسط** " و" **مغـرب أقصى** "[3]. أمّا "**إفريقية**"، فقد كان يتمّ تحديدها لدى الفقهاء عبر التّاريخ على ضوء الأوضاع السّياسيّة القائمة في كلّ عصر؛ إذ كان الفقهاء الأفارقة غالبا مّا يحدّون " **إفريقية** " حسب الحدود التّي يمتدّ إليها نفوذ الدّولة القائمة في عصورهم[4].

فسحنون الذّي عاش في كنف الدّولة الأغلبيّة (184 - 296هـ/ 800-909م)، يقول إنّ " **حدّ إفريقية من طرابلس إلى طينة قبلة بجاية**[5]"، بينما يحدّدها الشّيخ أبو القاسم بن مشكان القابسي، تلميذ المازري (من علماء القرن 6هـ / 12م) ـ و الذّي عاش في ظلّ الدّولة الموحديّة ـ " **بأنّ إفريقية كورة واحدة من طرابلس إلى طنجة**[6]".

و قد اتّسع مدلول كلمة "**إفريقية**"، منذ العهد البنزنطي ـ أي في النّصف الأول من القرن السادس الميلادي ـ و أصبح شاملا لكلّ المنطقة التّي تمتدّ من برقة إلى المحيط الأطلسي، و يبقى هكذا واسع المدلول حتّى يظهر في الأفق الإداري

---

1 ـ وردت هذه الكلمة في *المعيار* على لسان المحقق كعنوان لفصل، و ليست عبارة للونشريسي نفسه. جاء فيه: " ابن رشد إمام الغرب الإسلامي وفقيهه المجتهد في القرن السادس " (*المعيار*، ج 10، ص 31).

2 ـ سواء كان لفظ " المغرب " يراد به المغرب الأقصى أو الأوسط (*المعيار*، ج 6، ص 329). أمّا لفظ المغرب الأدنى فلم نعثر عليه في هذه المصادر، ذلك لأنّ هذه المصادر المالكية كانت تستعمل لفظ " إفريقية " للدّلالة على " المغرب الأدنى "، فأغنى ذلك عن هذا.

3 ـ *المعيار* ، ج6، ص 153، 329، ج8، ص 254.

4 ـ تختلف مفاهيم السيادة الترابية و الحدود في الفترة الوسيطة عن المفاهيم المعمول بها الآن، ذلك أنّ سيطرة الدولة كانت تسلط أولا وبالذات على المراكز العمرانية و القبائل أكثر مما تهم المناطق الترابية (نافع الفهري، *شبكة الطرقات بإفريقية خلال القرون الخمسة الأولى للهجرة*، بحث لنيل شهادة الدراسات المعمقة في التاريخ الوسيط، إشراف منيرة شابوطو، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية بتونس، أكتوبر 2000، ص 12 - 13).

5 ـ *النوادر*، ج13، ص 482.البرزلي، *جامع*، ج2، ص 534. و طينة بلدة تقع قرب تنس في منطقة مليانة الجزائرية حاليا.

6 ـ البرزلي، *جامع*، ج2، ص 21؛ *المعيار*، ج2، ص 279؛ *فتاوى المازري*، جمع و تحقيق الطاهر المعموري، الدار التونسية للنشر، 1994، ط1، ص 284. وهو نفس التعريف الذّي ذهب إليه البكري في القرن 5هـ/ 11م (البكري، أبو عبيد، *المسالك و الممالك*، تحقيق أدريان فان ليوفن، أندري فيري، الدّار التونسية للكتاب والمؤسسة الوطنية للترجمة والتحقيق و الدّراسات (بيت الحكمة)، 1992، ط1، ج2، ص 671).

مصطلح جديد، هو "**المغرب**"، فيضيق مدلول "**إفريقية**"، تدريجيا، و يستقرّ غالبا على نطاق القيروان، أو على المنطقة التي تمتدّ من طرابلس حتّى بجاية، التي عرفت أحيانا بالمغرب الأدنى.[1]

أمّا إطلاق مصطلح " **المغرب**" علي نطاق شمال إفريقيا كله، أو جزء منه، فأغلب الظّنّ أنّه لم يقع قبل القرن 3هـ/ 9م[2].

فقد قسّم الإصطخري (ت 346هـ / 957) " **المغرب** " إلى قسم شرقي، هو شمال إفريقيا اليوم، و قسم غربي هو الأندلس.[3]

و على هذا المعنى أتت الكلمة الحديثة، و نعني " **الغرب الإسلامي**"، لتشمل تلك المناطق الشاسعة والتي تقابل حاليا ليبيا وتونس، و الجزائر، والمغرب الأقصى، والأندلس[4]. بل وزيادة على ذلك، لتشمل إفريقيا الغربية حسب ***مجلة بيبليوغرافيا الغرب الإسلامي***.[5]

على أنّ التقسيم الثلاثي للمغرب يبقى النّظام السّائد المتبّع في كتب الفقه المالكية.

لقد تناولت هذه المصادر و خاصّة المتأخّرة منها مدن الغرب الإسلامي، صغيرها وكبيرها، و أشارت إلى أهمّ مدنها، والدول التي قامت فيها، وعواصمها.

فنجد أولى أهمّ دولة إسلامية قامت في إفريقية هي الدّولة الأغلبية،(184-296هـ / 80- 909م)، و عاصمتها القيروان[6]. وتعتبر القيروان المدينة الأولى لإفريقية، و أمّ بلاد الغرب الإسلامي في الوسيط الأعلى، حيث احتلّت في بطون كتب الفقه المالكي مركز الصّدارة في التّجارة الداخلية و الخارجية لمنطقة إفريقية على ما لا يقلّ عن أربعة قرون[7].

وبقيت القيروان مزدهرة حتّى بعد انتقال مقرّ الحكم منها إلى المهدية، أيّام الفاطميين[8] (297- 360هـ / 909- 970م). و لعلّ هذا الازدهار كان من أهمّ

---

[1] - برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 29). و تجدر الإشارة إلى أنّ مالكا استعمل لفظ " المغرب"، إذ قال لأسد بن الفرات (ت 213هـ / 828م)، حين أكثر من السؤال: " حسبك يا مغربي " (المالكي، *رياض*، ج1، ص 179، 257).

[2] - لقبال موسى، *المغرب الإسلامي*، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، ط2، 1981، ص 13- 16.

[3] - الإصطخري (إبراهيم بن محمد الفارسي)، *المسالك والممالك*، تحقيق محمد جابر عبد العالي، الجمهورية المتحدة، 1961، ص 33. و نجد في *المعيار* ما يؤيد ذلك (ج1، ص 85).

[4] - الهنتاتي، نجم الدين، *المذهب المالكي بالغرب الإسلامي إلى منتصف القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي*، منشورات تبرّ الزمان، تونس، ط1، 2004، ص 7. ليفي - بروفنسال، *الحضارة العربية في إسبانيا*، ترجمة الطاهر أحمد مكي، دار المعارف، القاهرة، 1994،، ط3، ص 9.

[5] - وهي اليوم تشمل الأطراف الشّمالية لجمهوريات كلّ من مالي، النيجير، نيجيريا، وشمال شرقي السّنغال (*مجلة بيبليوغرافيا الغرب الإسلامي*، مؤسسة الملك عبد العزيز آل سعود للدّراسات الإسلامية والعلوم الإنسانية، الدار البيضاء، المغرب، يناير، مارس، 1992، ص 3).

[6] - البرزلي، *جامع*، ج4، ص 11؛ *المعيار*، ج6، ص 146، ج10، ص 66.

[7] - *المعيار*، ج9، ص 116، 531.

[8] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص 357.

الأسباب التي جعلت بني زيري الصّنهاجيين (362 - 543هـ / 972- 1148)، نواب الفاطميين يرجعون إليها ، ويتّخذونها من جديد عاصمة لهم.

وقد أشار ابن حوقل الذي زارها في القرن 4هـ / 10م إلى ذلك الازدهار بقوله: " **أعظم مدينة (القيروان) بالمغرب، وأكثرها تجرا وأحوالا، وأحسنها منازل وأسواقا**"[1]. ومن ثمّ توسّعت كلمة" **القيروان**" فأصبحت - لدى الفقهاء - تعني أحيانا إفريقية، و ذلك طوال القرون الأربعة الأولـــى.[2]

إلا أنّ الزحف الهلالـــي على القيـــروان فـي منتصـف القرن5هـ/ 11م، جعل المدينة تفقد مكانتها السياسية والاقتصادية فقـــدانا " **سيتولّى الزمن شيئا فشيئا التّخفيف من آثاره، ولكن سوف لا يتمّ جبره أبدا، والحقّ يقـال**[3]". فدخلت بذلك إفريقية في فوضى عارمة حتّى قيام الدولة الموحّدية (555- 626هـ / 1160- 1228م) بمراكش[4]. وفي أيّامهم أصبحت مدينة تونس - المنافسة للقيروان منذ عهد بعيد، ووريثة قرطاجنة - عاصمة إفريقية.

وقامت الدّولة الحفصية (626 - 981هـ / 1228 - 1574م)، لتعزّز حصّة مدينة تونس كوريثة للقيروان، سياسيا و اقتصاديا، وعاصمة إفريقية بدون منازع، في القرون الأخيرة من العصر الوسيط.

هذا، ويمكن أن تكون بجاية أو قسنطينة في فترة من الفترات، عاصمتي مملكتين منشقّتين، ولكنّهما لا تدّعيان أبدا قيادة إفريقية الموحّدة بأكملها.[5]

أمّا **الجزائر** أو المغرب الأوسط[6] - كما يحلو للفقهاء تسميتها- فإنّ أولّ دولة قامت فيها هي الدولة الرستمية الإباضية (160- 297هـ / 777- 909م)، في مدينة تاهرت[7] (وهي اليوم أطلال خربة في جنوب الجزائر العاصمة)، التي ازدهرت اقتصاديا خلال حكم بني رستم لها[8].

إلا أنّ الفاطميين مزّقوها شرّ تمزيق[9]، فتفرّق أهلها على أيادي سبا. وأقام الحماديون من بني زيري دولة في الجزائر، (بين سنتي 361- 547هـ / 972-

---

[1] - ابن حوقل، *صورة*، ص 94.

[2] - قال ابن القاسم :"و ما اختطه المسلمون عند فتحهم ويسكنونه، كالفسطاط والبصرة، والكوفة، وإفريقية..." (*المعيار*، ج2، ص 226). ولا يمكن أن يكون المراد بإفريقية هنا ، مدينة تونس، لأنّ المسلمين لم يختطوها ، بينما القيروان أولّ مدينة اختطها المسلمون بالغرب الإسلامي كلّها. وتأكيدا لهذا، انظر (المالكي، *رياض*، ج1، ص 237).

[3] - على حدّ قول برنشفيك (*تاريخ*، ج1، ص 390).

[4] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص 376؛ *المعيار* ، ج1 ص 124، ج2، ص 455.

[5] - وبوصولنا إلى الدولة الحفصية نصل إلى نهاية العصر الوسيط، بالنسبة إلى منطقة إفريقية.

[6] - *المعيار* ، ج6، ص 153، 329، ج8، ص 254.

[7] - لم نعثر على اسم " تاهرت " في المصادر المالكية، إلا عند البرزلي، ومرّة واحدة، حيث استعمله كمثال في معرض حديثه عن الذي يسب النبي صلّى الله عليه وسلّم، ويقول إنّه بتاهرت (البرزلي، *جامع*،ج6، ص 300).

[8] - المقدسي، *أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم*، مطبعة بريل، ليدن، 1906، ط 2، ص 228.

[9] - *المعيار*، ج2، ص ص 445 - 446.

1152م)، عاصمتها المسيلة، ثمّ القلعة، و ثالثة بجاية السّاحلية، على إثرالغـزو الهلالـــي[1].

وجاء دور **المرابطين**[2](448 - 541هـ /1056 - 1147 م) ليفرضوا سلطانهم على المنطقة المحيطة بمدينتي الجزائر ووهران، وخلفهم **الموحّدون**[3] الذين كانت لهم دولة ضمّت الغرب الإسلامي كله. ولما ضعف شأنهم قامت في الجزائر دولة بني عبد الواد (633 هـ/ 1236م) في تلمسان[4]، ثم لم تلبث أن آل حكم الجزائر إلى بني حفص - بتونس - الذين ظلّوا يحكمون فيها خلال فترة[5]، إلى أن استقرّ الأتراك العثمانيون فيها، في مطلع القرن 10 هـ/ 16م.

أمّا **المغرب الأقصى**[6]، فإنّ أولّ دولة إسلامية قامت بها هي الدولة المدرارية الصفرية بسجلماسة[7] (140 - 297هـ/757 - 909 م)، في جنوب مدينة فاس على طرف الصّحراء، وتليها المفازة الكبرى التي تؤدّي إلى بلاد السودان. كانت ملتقى التجار والقوافل مشرقية كانت أم مغربية، على مدى ثمانية قرون - رغم احتلال الفاطميين لها سنة 297هـ/909 م - يجتمعون بها استعدادا للسّفر إلى بلاد السودان[8].

وكان قد قامت في شمال هذه الدولة، دولة الأدارسة (172 - 363هـ / 788 -973م)، في حين أشار صاحب *المعيار* إلى أنّه **" ألفى لبعض المؤرّخين المعنيين بتاريخ فاس أنّ الإمام إدريس شرع في تأسيس عدوة فاس الأندلس. . . عام 192 هـ [807م]، وأنّه شرع في تأسيس عدوة القرويين . . . من العام بعده...** "[9]. وكـانت مـدينة فـاس آخـر محطة تجـارية داخـلية يقصدها التجـار من القيـروان أيّام ازدهارها، وورد في *المعيار* أنّ أهل تونس كانوا يرسلون بضـاعتهم للاتّجـار بها إلى فاس.[10] وإذا كانت الدولة الفاطمية في إفريقية استطاعت أن تقضي

---

[1] - الحموي، ياقوت، *معجم البلدان*، دار صادر، بيروت، 1977، ج1، ص 4؛ برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 32. ونشير هنا إلى مدينة هامّة تقع في منطقة الزاب، هي ورقلة، إذ إنّ نشاطها التجاري لا يقلّ عن ذلك الذي لتاهرت، وخاصّة بعد سقوط الأخيرة، فأصبحت ورقلة (أووركلان) "بوّابة السودان" (برنشفيك ، *تاريخ*، ج1، ص 328).

[2] - *المعيار*، ج1 ، ص225.

[3] -*نفسه* ، ج1 ، ص124 ؛ البرزلي، *جامع*، ج 6، ص376.

[4] - *المعيار*، ج12، ص 170.

[5] - أشار الونشريسي إلى ذلك بـ " عظمة الدولة الحفصية" (*المعيار*، ج6، ص 134).

[6] - *المعيار* ، ج8، ص254 ، ج 6، ص329 .

[7] - البرزلي، *جامع*، ج2، ص 364. وقد أسّسها بنو مدرار سنة 140هـ / 757 م بإمامة عيـسى بن يـزيد الـذي كان من أصل سوداني (إبراهيم (حركات)، "دورالصحراء الإفريقية في التبادل و التسويق خلال العصر الوسيط"، *مجلة البحوث التاريخـي*، ليبيا، عدد1، سنة ثالثة، جانفي 1981، ص33؛ البكـري، *مسالك*، ج1، ص149).

[8] - البكري، *مسالك*، ج1، ص121. وسجلماسة اليوم، أطـلال خـربة في المغـرب الأقصى.

[9] - *المعيار*، ج1، ص256، 265.

[10] -*نفسه* ، ج9، ص92.

على الـدولة المدرارية بسجلماسة، فإنّها اكتفت بإضعاف الـدولة الإدريسية ولم تفتحـها.[1]

ثم ظهرت بصحـراء صنهاجة دولة المرابطين (448 – 541هـ/ 1056 - 1148م)، الذين اتخذوا أغمات[2] عاصمة لهم، قبل أن ينتقلوا منها إلـى مراكش، "... **حتّى خرج الموحدّون على لمتونة [المرابطون] وأخذوا مراكش حضرة ملكهم. .** ."[3] وخلف الموحدين **بنو مـرين** بفـاس[4] (642 - 870هـ/1244 - 1465م)، ثم لمّا دبّ الضّعف في دولتهم خلفتهم في حكم المغرب الأقصى دويلات كان منها **الوطاسيون** (832 - 956 هـ /1428 - 1549 م)، **والدولة السعدية** في القرن 10هـ/16م، ومن أشهر سلاطينها أبـو العباس أحمد المنصور المعـروف بالذهبي (986هـ 1012 هـ/1578 - 1603 م)، أرسل حملة ضد مملكة سنغـاي المسلمة سنة (1000 هـ/ 1591 م) في حوض النيجير، فقضى عليها.[5]

أمـا الأنـدلس[6]، - وتشمل إسبانيا والبرتغال حاليا - فقد فتحها طارق بن زياد سنة 92هـ /711 م، وأوّل دولة إسلامية قامت بها كانت الدولة الأموية بقرطبة (138- 422هـ/ 756 - 1031 م)، وقبل ذلك كان خلفاء بني أمية بدمشق ينهون عن الإقامة بها. فقد ورد في *المعيار* أنّ الخليفة الأموي الثامن، عمربن عبد العزيز(حكم بين سنتي 99 - 101هـ /717 - 719 م)" **نهى عن الإقامة بالأندلس خوفا من نقض العهد من الملك، والتسلّط على النّفس والأهل والولد والمال**".[7]

أمّا **قرطبة**[8]، فقد أجمع الجغرافيون المسلمون على أنّها أعظم مدينة بالأندلس، بل بالغرب الإسلامي كلّه آنذاك[9]. ويليها في الازدهار مدينة **غـرنـاطة**،[10] التي تقع في جنوب الأندلس ، كانت عاصمة بني زيري من ملوك الطوائف(403 - 483 هـ /1012 - 1090 م).

---

[1] - الإصطخري، *المسالك*، ص34.

[2] - تقع في منطقة السوس الأقصى، جنوب غربي سجلماسة، كان تجارها أغنياء، يستثمرون نصف رؤوس أموالهم في قافلة، قد تتراوح عددها مابين 70، 80، 100 جمل(**J. Devisse, « Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relations avec la méditerranée du XIe au XVIe siècles », revue *d'histoire économique et sociale* , 1972, N°1, p. 71).**

[3] - البرزلي ، *جامع*، ج9 ، ص376، ج2، ص21.

[4] - البرزلي، *نفسه* ، ج2، ص21؛ *المعيار*، ج2، ص250.

[5] - نقولا زيادة ، العالم العربي، "المغرب" ، *شؤون عربية*، تونس، عدد 21، 1982، ص 172 - 175 .

[6] - البرزلي، *جامع*، ج2، ص21. عدّها ابن حوقل من بلاد المغرب (ابن حوقل، *صورة*، ص65). ووصفها الإصطخري بأنّها " بلدان عـريضة كثيـرة المدن" (الإصطخري، *المسالك*، ص35).

[7] - *المعيار*، ج2، ص140.

[8] - نفسه، ج10، ص30، 40.

[9] - المقدسـي، *أحسن التقاسيم*، ص228. و يعضّد ذلك ابن حوقـل بقولـه: "وقرطبة و إن لم تكن كأحد جانبي بغداد، فهي قريبة من ذلك ولاحقة به" (ابن حوقل، *صورة*، ص 108).

[10] - *المعيار*، ج2، ص 167، ج11، ص 149، 150.

وبزوال الخلافة الأموية، ظهر بالأندلس ملوك الطوائف الذين بلغ عددهم 22 ملكا (ومملكة)، وظل الأمر كذلك إلى أن احتلّ المرابطون جزءا من الأندلس الجنوبية سنة(479 - 1086 م)، ثم لم يلبث أن زال ملكهم.

وحلّ محلهم الموحدّون[1] (524 - 667 هـ/1130 -1269 م) الذين حكموا بدورهم جنوبها حتىّ سنة 609هـ/ 1212م، إذ كسروا في معركة **العقـــــاب** سنة 609هـ/ 1212م، وبعد ذلك انسحبوا من الأندلس[2].

وأخذت بعد ذلك مدن الأندلس تقع الواحدة تلوالأخرى على أيدي أمراء الإسبان وملوكهم، فسقطت قرطبة سنة 634 هـ /1236 م[3]، وبلنسية سنة 636هـ/ 1238 م، وإشبيلية سنة 646هـ /1248 م[4]، ولم يبق في النهاية سوى غرناطة التي صمدت حتّى سنة 897هـ/1492 م)، وبسقوطها انتهى الحكم الإسلامي بالأندلس.[5]

لقد كانت تربط هذه الدول القائمة بالغرب الإسلامي الوسيط علاقات اقتصادية متينة، رغم عداء بعضها على البعض سياسيا وعسكريا، فحملت البضائع والسلع التجارية من القيروان إلى تاهرت رغم الاختلاف المذهبي،[6] ومنها إلى كلّ من سجلماسة وفاس فالأندلس،[7] بل وتفرّعت طرق من هذه العواصم إلى مدن أخرى كثيرة[8]، قد تكون داخلية أو خارجية.

---

[1] - انظر أخبار رحلة محمد بن تومرت من الأندلس إلى المشرق في *المعيار*، ج12، ص 185.

[2] - نقولا، زيادة، "مراجعة كتاب التجار والتجارة في إسبانيا الإسلامية (900 - 1500 م)"، *متوسطيات*، الأهلية للنشر، بيروت، ص 167 -168 .

[3] - أشار الونشريشي إلى ذلك(*المعيار*، ج1 ص91).

[4] - تحسّر الونشريسي على سقوطها بقوله:" أعاده الله للإسلام" (*المعيار*، ج8، ص 62). كما تحسّر على طليطلة بنفس العبارة (*المعيار*، ج9، ص 598).

[5] - ليفي - بروفنسال، *الحضارة العربية في إسبانيا*، ترجمة الطاهر أحمد مكي، دار المعارف، القاهرة، ط3، 1994، ص 13 - 18؛ نقولا، زيادة، "مراجعة"، ص168.

[6] - فأهل القيروان أهل سنة، بينما أهل تاهرت خوارج إباضية.

[7] - كان الاتصال بالأندلس يتمّ عن طريق البحر، لذلك سنتوسّع فيه في الباب الثاني من بحثنا هذا.

[8] - نشير هنا إلى ثنائية أسماء مدن الغرب الإسلامـــي، إذ قد نجد مدينة في إفريقية تحمل الاسم نفسه الذي تحمله مدينة مغربية أخرى، " كتونس" بإفريقية، و" تنس" بالجزائر، و"السوس" بالمغرب الأقصى، "وسوسة" بإفريقية، و" زويلة" بإفريقية قرب المهدية ، و" زويلة" في جنوب ليبيا، "وأزيلة" بالمغرب الأقصى، جنوبي طنجة، وطينة بالجزائر قرب تنس (البرزلي، *جامع*، ج2، ص534)، و" طينة" بإفريقية جنوب مدينة صفاقس، على بعد 9 كيلومترات منها (أبوبكر عبد الكافي، *تاريخ صفاقس*، التعاضدية العمالية للطباعة والنشر، صفاقس (تونس)، 1966، ص10). كما أنّ هذه الثنائية قد تكون بين مدن المغاربة ومدن المشارقة، مثل البصرة في العراق، والبصرة في المغرب الأقصى على شاطئ البحر الأبيض المتوسط (عبدالهادي التازي، "الأسطول المغربي عبر التاريخ"، *مجلة البحث العلمي (المغرب)*، عدد 33، 1982، ص17).

ب ـ الطـــرق البـرّية بين مـــدن الغـــرب الإسلامـــي الوسيـــط[1]

يـرجع الفضل إلى الرّومان ـ (حكموا إفريقية مابين سنتي 146ق.م إلى سنة 442م) ـ في إقامة شبكة هامّة من الطرق والجسور تربط بين مدن الغرب الإسلامي الوسيط، و بالأخـص المدن الساحلية.

وهـذه الشّبكة عبـارة عن طـرق عـريضة، مرصّفة تربـط سواحل إفـريقية بنوميديا وحتى موريطـانيا الطـنجية.[2]

وبالرّغم من أنّ أهـداف إنشاء هـذه الطرق كانت عسكرية أكثر منها تجارية، فإنّ فائدتها التجارية لايمكن إنكارها.

صحيح، إنّ بعـض هـذه الطـرق لم تكن أكثر من ممرّات ضيّقة، ومع ذلك فإنّها كانت كافية لمواجهة احتياجات النّقل في ذلك العصر، وهو نقل كان يقتصر على المسافات القصيرة بين القرى وأسواقها، أو بينها وبين المدن القريبة، في حين كان أغلب النقل لمسافات بعيدة يتمّ عن طريق النقل البحري.[3]

وإذا كانت بلدان الشـرق الأقصـى (كالصّين)، وإفريقية في العهد الروماني قد استخدمت العربات في حمل البضائع والمعدّات العسكرية، وأنشأت الطرق لهذا الغرض، فإنّ المسلمين قد استبدلوها بالدّواب ولاسيّما منها الجمال والخيول والبغال والحمير، وهو ما يعنى اختفاء العربات المجرورة في الغرب الإسلامي الوسيط ولونسبيا، مع ما يصحب ذلك من غياب تنظيم طرقي بين مدنها، وبالخصوص بين تلك المدن التي خطّطوها لاحقا.[4]

على أنّه قلّما تعترضنا في كتب الفقه مسائل تتعلق بهذا النوع من الطريق، فلم يتطرّق الفقهاء لا إلى تحديد نوعيتها، ولا إلى تحديد عرضها أو مسافاتها، وربّما ـ في الغالب ـ اقتصرت عنايتهم على ما يخصّ أمنه وسلامته من اللّصوص وقطّاع الطـريق.[5]

---

[1] ـ أشـار أحمد الشتيوي ـ بالاعتماد على الرحالة المغاربة ـ إلى مسالك هذه الطرق بإيجـاز (*مظاهر الحضارة من خلال رحلات المغاربة والأندلسيين وثقافتهم بين القرنين السادس و الثاني عشر الهجري / الثاني عشر والثامن عشر الميلادي*، أطروحة دكتوراه، إشراف علي الشنوفي، كلية الآداب بتونس، 1987 ـ 1988، ج1، ص 467 ـ 468).

[2] ـ السائح (الحسن)، *الحضارة المغربية عبر التاريخ*، دار الثقافة، المغرب، 1975، ط1، ص 82 . ذكر نافع الفهري أن جزءا من هذه الطرق كانت مبلّطة، وضعت على جوانبها علامات ميلية (*شبكة الطرقـات*، ص 21).

[3] ـ الصقار (فؤاد محمد)، *جغرافية التجارة الدولية*، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1984، ص16.

[4] ـ برانشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 459؛ المكي، سالم، *الاقتصاد في مقدمة ابن خلدون بين الواقع والنظرية*، تونس، ط1، 2004، ص98.

[5] ـ *النوادر*، ج7 ص95؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص618، ج4، ص92، ج5، 164، ج 6، ص174؛ *المعيار*، ج6، ص100، 145، ج10 ، ص116 . والأمثلة على ذلك كثيـرة.

هـذا إذا استثنينا بعـض التلميحات التي قد نجدها في هذه الكتب، وهي في حدّ ذاتها لا تجيب عن الإشكاليات المطروحة حول هذا النّوع من الطريق.[1]

من جهة أخرى، لم يكن الجغرافيون المسلمون بأحسن حال من الفقهاء في وصف هذا الطريق، إذ اقتصرت أوصافهم له - في أغلب الأحوال - على ذكر المسافات بين المدن، دون التعرض إلى نوعية الطرق المسلوكة، ورسم شبكات هذه الطرق من حيث كونها رئيسية أو فرعية، ساحلية أو داخلية، وكذلك ما كان منها خارجية. وأعطوا اهتماما كبيرا لمشاكل أمنها وحراستها، وذكر أماكن الاستراحة فيها، ومحطّاتها التجارية، وأماكن الماء فيها[2]، وأحيانا ذكر ما وضع على طولها من علامات، كالذي ذكره البكري ، من أنّ الطريق الذي بين نفزاوة وقسطيلية قد أقيمت بينهما خشب، يهتدي المسافرون بها لكيلا لا يضلوا في الأرض السوّاخة بين هذين البلدين.[3]

و رغم ذلك كلّه، وبالاعتماد على المصادر المالكية، ومن خلال فتاوى تخبر عن كراء دابة من مدينة إلى مدينة أخرى من مدن الغرب الإسلامي الوسيط، تحققنا من وجود طرق ومسالك بريّة وخطوط مواصلات بين هذه المدن التي كان المسافرون - بصفة عامة - والتجّار - بصفة خاصّة - يرتادونها.

من أمثلة ذلك: طريق من برقة إلى طرا بلس[4]، ومن طرابلس إلى إفريقية أو القيروان، أو العكس،[5] أو من طرابلس إلى تلمسان،[6] أو من صفاقس برّا إلى قابس[7]،أو من قفصة إلى سوسة،[8] ومن تونس إلى بجاية و قسنطينة[9]، وطريق من فاس إلى سجلماسة للتجارة[10] ، أو من المهدية إلى قفصة،[11] أو من قرطبة إلى ماردة[12] أو بلنسية، ونحوها كثيـــرة.

وهكذا أجملت كتب الفقه القول في ذكر الطريق بين مدن الغرب الإسلامي الوسيط، ولم تذكر لنا نوعية هذا الطريق. فهي إن أشارت إلى وعورة الطريق

---

[1] - انظر مثلا (*المدونة* ، ج11، ص 472؛ *النوادر*، ج7، ص95، 100، 118؛ آدم متز، *الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري*، ترجمة محمد عبد الهادي أبوريدة، مكتبة التأليف والتـرجمة والنشـــر، القاهـرة، 1941، ج2، ص 34 - 345).

[2] - *المعيار*، ج7، ص 33؛ ليون الإفريقي(الحسن الوزان)، *وصف إفريقيا*، ترجمة محمد حجّي، محمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983، ط2، ص 75 - 76؛ زيادة (نقولا)، "طرق ابن بطوطة وقافلته"، *أفروسيات*، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 2002، ص 29؛

[3] - البكري، *مسالك*، ج1، ص 48؛ التجاني، *رحلة*، ص 154.

[4] - *المدونة*، ج3، ص427، ج11، ص484.

[5] - *النوادر*، ج 7، ص 127 .

[6] - *المعيار*، ج1، ص 85. وهو الطريق الساحلي البرّي الذي يسمّيه الجغرافيون بطريق "الجادة ".

[7] - *المعيار*، ج 8، ص 204.

[8] - *البرزلي*، *جامع*، ج 4، ص 78 - 79.

[9] - البرزلي، *نفسه*، ج2، ص398.

[10] - *المعيار*، ج8، ص 211، ج9، ص 101.

[11] - البرزلي، *جامع*، ج2، ص 352.

[12] - *المعيار*، ج9، ص 587.

أوسهولته، أو به " انغلاق بيّن و شدّة لا يرجى كشفها إلى أيّام[1]"، فإنّها لم تفصّل القول مثلا - على حدّ علمنا - فيما إذا كانت هذه الطرق لها آثار تسلك عليها؟ هل كانت - على الأقلّ - معلّمة بعلامات على جوانبها يسترشد بها المسافرون[2]؟ ولا ندري هل إنّ هـــذا المعطى يكفـــي لتصديق قول بـــرنشفيك عندما ذكـــر:"... **ولعلّ انعدام التطوّر بصورة تكاد تامّة، يبرز بشكل أوضح في الطرق التجارية التي كان يستعملها أهل إفريقية المسلمون فيما بينهم... ولم يكن هناك أيّ أثر للعربات ولا للطرقات. فكــان الناس يستعملون الدواب للتّنقّل**[3]". "**وقد كــان الناس يتنقلون على ظهور الدواب، كالحمير أو البغال أوالجمال، و يسلكون طرقا تكاد تكون غير معبّدة، أو دروبا بسيطة...**[4]".

و قول الأستاذة فناكير عندما ذكرت أنّه " **في الوقت الذي أثبتت فيه الآثار استعمال العربات في العهد الروماني، فإنّ الجغرافيّين العرب اقتصروا على ذكر الجمل والبغل كوسيلة للنقل في العهد الإسلامي مع ما يعنيه ذلك من الاكتفاء بمسالك بسيطة، وبالتّالي إقصاء فكرة بناء طـرق معبّدة** "[5].

وإذا كان برنشفيك أو فناكير قد اتّبعا المدرسة الاستشراقية في ربط غياب العربة، وطرق معبّدة بالغرب الإسلامي الوسيط بتخلّف المسلمين، وأنّهم يعيشون خارج الزمن، فإنّ الأستاذ محمد فتحة قد ربط ذلك " **بالظروف الطبيعية من تضاريس ومناخ، والظروف الأمنية التي لم تكن تشجّع دائما على اتّخاذ طرق معلومة ومعبّدة، بل كانت تدفع إلى اتّخاذ البهائم المختلفة** [كما أسلفنا القول] **واللّجوء إلى عسس لخفارة التّجار والمسافرين**" .[6]

على أنّ **الطــرق البــريّة** المستخدمة في فعاليّات التنقل، هي إمّا بريّة ساحلية، أو بريّة داخلية.

والطريق البرّي الساحلي - كما رسمه الجغرافيون ولاسيّما ابن حوقل - هو الطريق البرّي الذي يقطع السهل الساحلي المغربي ابتداء من بـرقة إلى المحيط الأطلسي. ويسمّونه باسم " **طريق الجادة**[7]".

أمّا الطريق البرّي الداخلي فهو " **الذي يجتاز مناطق المغرب الداخلية، الواقعة بين المنطقة الساحلية وبين البراري والمفاوز (الصحراء)، التي تفصل**

---

[1] - *المدونة*، ج11، ص 472؛ *النوادر*، ج7، ص 95، 100، 118.

[2] - يمكن أن نستشف من فتوى للونشريسي أنّ الطرق بالغرب الإسلامي الوسيط كانت توضع عليها الأمارات، ليهتدي بها السالكون (*المعيار*، ج6، ص 388).

[3] - برنشفـيك، *تاريخ*، ج2، ص 459.

[4] - برنشفيك، *نفسه*، ج2، ص 247.

[5] - Vanacker Claudette, « Géographie Economique de l'Afrique du nord selon les auteurs arabes du IXe siècle », *A. E. S. C.* N°3, 1973, P. 662.

[6] - محمد فتحة، *النوازل الفقهية والمجتمع، أبحاث في تاريخ الغرب الإسلامـي من القرن 6 إلى 9هـ / 12 - 15م*، مطبعة المعــارف الجديـدة، المغـرب، 1999، ص307.

[7] - ابن حوقل، *صورة*، ص 72. و سنذكـر لاحقـا هـذا الطريق في موضوع "الطـريق إلى مصـر".

المغرب عن بلاد السودان، وهذه المناطق تبدأ من إفريقية إلى آخر أعمال طنجة... فبلاد مسكونة ومدن متّصلة الرساتيق والمزارع والضّياع والمياه"[1].

وتكمن أهميّة هذه الطرق البرّية الداخلية، في كون جل عواصم الدّول الإسلامية الناشئة تقع في الداخل.

فإذا كان الرومان قد اتّبعوا استراتيجية بناء مدنهم وعواصمهم على طول الساحل المغربي، فإنّ المسلمين اتّجهوا إلى الداخل لبناء مدنهم وعواصمهم، اتقاء لغارات ما أسمته كتب الفقه بـ" دار الحــرب[2]"، وهو الحال في بناء القيروان، عاصمة الأغالبة، وتاهرت، عاصمة الدولة الرستمية الإباضية، وسجلماسة، عاصمة الدولة المدرارية الصفرية، وفاس، عاصمة الأدارسة، والمسيلة ثمّ القلعة، عاصمة دولة بني حماد.

والطريق البرّي الداخلي عبارة عن شبكة من الطرق التي تربط بين المراكز (العواصم) والأسواق التجارية بالغرب الإسلامي الوسيط. وفي هذه الشبكة نجد طرقا رئيسية ذات اتّجاهات عامّة، وأخرى فرعية[3].

فالطرق البرّية الرئيسية هي الطرق التي تربط شرق الغرب الإسلامي بغـربه، وتبدأ من إفريقية (القيروان) وتنتهي بأقصى المغرب. وأهمّ هذه الطرق طريقان:

الطريق البرّي الرئيسي الأوّل، ويبدأ من القيروان[4]، و له ثلاثة فروع، تلتقي عند المسيلة[5] (عاصمة الزاب)، حيث تعدّ مركـز التقـاء الطـرق البرّية الـداخلية في القرن 4هـ / 10م، و منها تتّجه غربا إلى مدينة تاهرت، وينتهي عند مـدينة فـاس.

والفـرع الأول يتوسّـط الفرعين الآخـرين، ويبـدأ من القيـروان باتّجاه مـدينة تـاهرت غـربا، وينتهـي عنـد فـاس.[6]

و أهمّ المـدن التي يمرّ بها، هـي سبيبة [7]، ومجـانة[8]، وبـاغاي، وطبنة، و مقـرّة، فالمسيلة[9].

يمرّ الفرع الثانـي (وهو الفرع الشمالي) من الطريق البري العام الذي يربط القيروان بالمسيلة عبر بلاد كتامة والأربس و تجيس، فالمسيلة.

---

1 - ابن حوقل، *صورة*، ص83.

2 - وهي بلاد الروم (*المدونة*، ج4، ص 314).

3 - الشيخلي (صباح إبراهيم)، "النشاط التجاري في بلاد المغرب خلال القرن 4 هـ/ 10م"، *مجلة التاريخ العربي*، المغرب، عدد6، 1998، ص 43 .

4 - للمزيد من المعلومات حول شبكات الطرق المتفرعة من القيروان، انظر (نافع الفهري، *شبكة الطرقات*، ص 23 - 64).

5 - المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 247؛ Vanacker, « Géographie », P. 664.

6 - ابن حوقل، *صورة*، ص86؛ Vanacker, « Géographie », P. 664.

7 - ابن حوقل، *صورة*، ص84.

8 - ابن حوقل، *نفسه*، ص84؛ Vanacker, « Géographie », P.664.

9 - ابن حوقل، *صورة*، ص85.

أمّا الفـــرع الثّالث (وهو الفرع الجنوبي)، فيمرّ بمناطق الواحات والجريد، (تامديت، مدالة، ثم نفطة وقسطيلية وينتهي بقفصة الواقعة جنوب القيروان)[1]، مارّا بطبنة، وتهوذا وباديس (وهما من مدن مناطق الزاب)[2].

و ما يمكن ملاحظته من هذه الفروع الثلاثة، للطرق البرّية الرئيسية، هو أنّها تسير حيث مراكز الإنتاج الوافر في المغرب، كما أنّها ترتبط بالسّاحل عبـر طـــرق فرعية متشعّبة.[3]

وقد ظلّ هذا الطريق مستعملا بعد القرن 4هـ/ 10م في النّشاطات التجارية المغربية الكبرى، ولاسيّما في بداية القرن 8هـ/ 14م حتى القرن 10هـ / 16م[4] . إلاّ أنّه طرأ على بعض محطّاته تغييرات، ولاسيّما في القرن 5هـ / 11م، حيث إنّ القلعة افتكت الزّعامة الطرقية من المسيلة.[5]

أمّا **الطريق البري الرئيسي الثاني** الذي يربط إفريقية بأقصى المغرب في القرن 4هـ / 10م، فيبدأ من القيروان، وينتهي عند سجلماسة عبر طريق الواحات وبلاد الجريد، ومن أهمّ المراكز التجارية التي يمرّ بها، سماطة من أرض نفزاوة ونفطة وقسطيلية (وهي توزر) ثمّ قفصة.[6]

أمّا **المجموعة الثانية** من الطرق البرّية الداخلية، فهي الطرق الفرعية التي تربط مدن منطقة واحدة، وهو ما نجده بكثرة في إفريقية[7] والمغرب الأقصى.

ففـي إفريقية تظهر كثـافة الطـرق الفـرعية عنـد القيـروان، وقد عدّد المقدسي (ت 387 هـ/997 م) عشرة طرق منطلقة من القيـروان، عبّرت عنها الأستاذة فناكيـر بالطـــرق المتفـرّعة تفرّع أشعّة النّجوم[8].

وفي المغرب الأقصى، نجد أنّ الاتصال بين الساحل والداخل يتمّ عبر الطرق الفرعية التي تربط مدن المنطقة.

---

[1] - **ابن حوقل، *صورة*، ص 87. وجبل الأوراس هو من مناطق الأطلس الصحراوي في المغرب (يسري الجوهري، *شمال إفريقيا : دراسة في الجغرافية التاريخية والإقليمية*، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1976، ص 268).**

[2] - **المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 246 .**

[3] - **ابن حوقل، *صورة*، ص 85- 86؛ المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 247.**

[4] - **الشيخلي (صباح ابراهيم)، "النشاط التجاري"، ص 46.**

[5] - **على أنّ خراب القيروان في القرن 5هـ / 11م على أيدي الأعراب سيسمح للطريق الساحلي - و لاسيّما عبر تونس - و الجريدي أن يلعب دور القيروان في إدارة الشّبكة الطرقية و لو لمدّة قرنين على الأقلّ، و هو ما جعل الإدريسي لا يشير إلى القيروان كمنطلق للطرق، و إنّما كمدينة عادية كغيرها من المدن. وفي المقابل، فإنّ جميع المسافات التي قدّمه تبدأ من قفصة نحو الجنوب، ولا سيّما ورغلة التي كانت مزدهرة في عصره (الإدريسي، *نزهة*، ص 277 - 296؛ .(Vanacker, « Géographie », p. 660,668**

[6] - **المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 246؛ ابن حوقل، *صورة*، 92؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص353، ص 246؛ الإدريسي، *نزهة*، ص278.**

[7] - **جاء في *المعيار* أنّ رجلا سافر من تونس إلى باجة و منها إلى سوسة (ج9، ص 83).**

[8] - **Vanacker, « Géographie », p. 668.**

وقد عبّر المقدسي عن كثــرة الطرق الفرعية بالمغرب الأقصى بقوله "**وقد اختصرنا مسافات هذا الجانب، وأجملناها لطـولها وكثـرتها وقلة المسافـرين فيها**[1]".

ومن الطرق البرّية الفرعية، الطرق التي تربط طرابلس بإقليم فـزّان.

ولقد كان فزّان محطة تجارية هامّة للقوافل التي تعبر الصّحراء، وتربط أقاليم المغرب بالمشرق العربي وبين جهات الشمال الإفريقي بأقطار السودان.

والطريقان الرئيسيان اللذان أعطياها أهميّة خاصّة هما: طريقا:

- غدامس - غات - فزان.

- طرابلس - مرزق - كوّار - مرورا بفزّان[2].

ومن الطرق الليبية الداخلية طريق نفوسة إلى زويلة الذي يبدأ من جادو، ويتميّز بقلّة مواقعه المائية، ولكنّه لا يخلو من بعض الواحات أيضا[3]. وطـريق زويلة - سبها إلى ودان. وطريق طرابلس إلى ودّان[4].

على أنّ نشاطات هذه الطرق، كانت تتأثر سلبا وإيجابا بالحالة السياسية والأمنية مثل التحوّلات التي طرأت على بعض طرق التجارة، خاصّة طريق المغرب الأوسط التي فقدت أهميّتها لصالح مرافئ الأطلسي في القرن 10هـ / 16م.

وقبل ذلك، ومنذ النصف الأول من القــرن 3هـ / 9م، كانت طرق التجـارة قد تحولت عن هذه الطرق لفائــدة الطريق الساحلي المعـروف بطريق الجادة حتى القــرن 6هـ /12 م[5].

أما في الأنــدلس، فيبدو أنّ أهمّ مدينة كانت تتفرّع منها الطرق الداخلية هي قرطبة، لاسيّما خلال القرنين 3 - 4هـ / 9 - 10م. وصفها الإصطخري بالمدينة العظمى،[6] وقد جعلها الجغرافيون منطلقا للطرق، فكانت تربطها طريق بإشبيلية في الجنوب الغربي على المحيط الأطلسي، وبمالقة في الجنوب، وبغرناطة في الجنوب الشرقي، ومنها إلى المرية المطلّة على المتوسط،، كما كانت هناك طريق تمرّ من ماردة في الغرب حتى إلى بلنسية في الشرق عبر قرطبة وقلعة ربــاح[7].

---

[1] - المقدسي، *أحسن التقاسيم*، 647.

[2] - البكري، *مسالك*، ص 10 - 11، كانت تطلق فزّان - كما يبدو - على منطقة جغرافية عاصمتها مرزق، تسكنها مجموعات بشرية يطلق عليهم الفزازنة أوالفزانيون (محمد المدني الحضيري، "الطريق من طرابلس إلى فزان"، *مجلة البحوث التاريخية*، ليبيا، سنة ثالثة، عدد 1، جانفي 1981، ص 105).

[3] - البكــري، *مسالك*، ص 11 - 13؛ إبـراهيم (حركـات)، "دور الصحراء"، ص29.

[4] - الحضيري (محمد المدني)، "الطريق"، ص 102.

[5] - ابن حوقل، *صورة*، ص65 - 143 - 144؛ عزّ الدين (عمر موسى)، "طريق عبر الصحراء الليبية من المغرب الأقصى إلى مصر في القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي"، *مجلة البحوث التاريخية*، ليبيا، عدد1، جانفي 1983، ص 109.

[6] - الإ صطخري، *مسالك*، ص35.

[7] - الإصطخــري، *نفسه*، ص38؛ *المعيار*، ج9، ص 587.

وفي الشّمال كانت تربط قرطبة طرق عدّة بمدينة طليطلة، أهمّها الطريق الذي يمرّ عبر قلعة رباح في الشمال الشرقي إلى طليطلة، أو عبر مدينة ماردة في الشمال الغربي[1] ، وكان يربطها طريق مستقيم بمدينة شاطبة المطلّة على المتوسط في الشرق[2]، ومنها تتفرّع طرق ملتوية إلى بلنسية وألفنت، ومدينة السهلة حتى سرقسطة وتطيلة، في أقصى الشّمال.

وبسقوط قرطبة على أيدي الإسبان سنة 634هـ 1236م، مع مدن أندلسية هامّة أخرى، مثل إشبيلية وبلنسية ومالقة التي تحسّر الونشريسي عليها بقوله:"**أعادها الله دار إسلام**[3] "، فإنّ زعامةَ الطرق عند المسلمين ستنتقل إلى غرنـاطة ـ شرقي قرطبة ـ التي صمدت حتى سنة 897هـ / 1492 م[4].

هـذا، وعلى ضوء كلّ ما تقدّم، فقد رأينا أنّ الفقهاء لم يعيروا اهتماما كبيرا بذكر الطريق بين مدن الغرب الإسلامي الوسيط، وارتأوا ذلك من نصيب الجغرافيين. إذن، فهل يرجـى من الفقهاء ذكـر للمسافـات بين تلك المدن ؟!

---

[1] - ابن خـرداذبه، *مسـالك*، ص89.

[2] - الإصطخـري، *مسالك*، ص 38.

[3] - *المعيار*، ج1، ص 247، ج2، ص166.

[4] - ابن بطوطة، *رحلة ابن بطوطة*، تقديم ابن جزي، دار صادر، بيروت، د.ت، ص 670 - 673. و قد وصف ابن بطوطة (ت 779هـ/ 1377 م) مدينة غرناطة بـ " قاعدة بـلاد الأنـدلس وعروس مدنها " (*نفسه*، ص 671).

ج ـ المسافات بين مدن الغرب الإسلامي الوسيط

رغم أنّ المصادر الفقهية المالكية لا تسعفنا بذكر المسافات بين مدن الغرب الإسلامي الوسيط، فإنّها احتوت على أهمّ مقاييس الطول والمسافات المعروفة في القرون الوسطى، و التي قد تنحصر في الذراع،[1] والميل[2]، والفرسخ،[3] والبريد[4]، واليوم،[5] والمرحلة[6].

وقد اختلف الباحثون في تقدير هذه المقاييس، وكل ما ذكروه عنها إنّما هو على وجه التقريب وليس على وجه الدقة والتأكيد، لأنّ الحسابات قد تختلف من بلد إلى آخر، بل ومن عصر إلى آخر، وبالتالي فإنّ تحديد مقدار هذه المقاييس نسبي[7].

كما أنّ التضاريس كان لها دور بارز في تحديد هذه المقاييس، فالمنطقة الجبلية الوعرة أو المنطقة الصحراوية قد تقصر مراحلها، تخفيفا على المسافرين ودوابهم، في حين أنّ المناطق السهلية ذات المياه الوافرة قد تطول مراحلها. وهو ما يعني أنّ تحديد مقاييس الطول و المسافات تختلف حسب الزمان والمكان.

وقد اشتهر عند العرب أنّ **الميل** هو ما اتّسع من الأرض حتى لا يكاد بصر الرجل يلحق أقصاه.[8] وقال الفقيه المالكي الأندلسي ابن عبد البرّ(ت463هـ/ 1071 م): " **أصحّ ما قيل فيه [الميل] أنّه ثلاثة آلاف ذراع وخمسمائة ذراع** "[9]. هذا، وقد تضاربت في تحديده أقوال المرحوم محمد حجي حيث يقول:"**الميل: ألفا ذراع عند العرب... ويساوي نحو 1,340 مترا**"[10]. ثم نراه يقول أيضا: "**هذا وقد اختلف الجغرافيون القدماء والمحدثون في مقدار الميل فجعله بعضهم أربعة آلاف**

---

1 - *النوادر*، ج11، ص 47، 48؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص405؛ابن الرامي، *الإعلان*، ص 82؛ Hentati (Nejmdinne), " La rue", p. 289.

2 - *النوادر*، ج7، ص118؛ البرزلي، *جامع*، ج2، ص 111، 425، ج3، ص 235.

3- *المدونة*، ج3، ص 263.

4 - *النوادر*، ج1، ص420، 422؛ البرزلي، *جامع*، ج2، ص423؛ *المعيار*، ج1، ص259.

5 - البرزلي، *جامع*، ج2، ص534.

6 - البرزلي، *نفسه*، ج2، ص425.

7 - يحسن الرجوع إلى كتاب فالترهنتس، *المكاييل و الأوزان الإسلامية و ما يعادلها في النظام المتري*، ترجمة كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، 1970.

8 - ابن أبي زيد القيرواني ، *فتاوى ابن أبي زيد* ، تقديم حميد محمد لحمر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 2004، ط1، ص 203 ، تعليق المحقق. وهو تعريف في غاية من الغموض، وبالتالي يفسح المجال أمام الباحثين للإدلاء بما يراه كل واحد كحدّ " للميل".

9 - ابن أبي زيد، *فتاوى*، ص 203. وحسب هذا القول فإنّ الميل يساوي 1,891 مترا، وهو مايعادل كيلو مترين تقريبا، وهو نفس ما ذهب إليه الأستاذ فالترهنتس (*المكاييل*، ص 95) . علما أنّ الذراع أنواع، والنوع المستعمل منها في الغرب الإسلامي الوسيط كان الذراع السّوداء، تساوي الواحدة منها: 54,04 (A. lezine, Deux ville, P. 143)، في حين أنّ برنشفيك قدّرها بـ 48 سنتمتر(« Urbanisme », p. 132) .

10 - الحسن (محمد الوزان)، *وصف إفريقيا*، ص 24 .

ذراع، وبعضهم ثلاثة آلاف ذراع، واخترنا المشهور الذي أخذ به ابن الحاجب [فقيه مالكي، ت 647 هـ / 1249 م] من فقهاء المالكية، وهو ألف ذراع، لأنّه المتداول عند المؤلفين بفاس، وسائر بلاد المغرب في عصر الحسن الوزان [أي القرن 10هـ / 16م]".[1]

ومهما يكن اختلاف الباحثين في تحديد الميل، فإنّ جلّ المعاصرين منهم يرون أنّ الميل هو الكيلو متر ونصف الكيلو متر، على غرار برنشفيك حيث يقول: "... **ولكن الغالب على الظنّ أنّ "الميل - كما هو الشأن في البلاد التونسية الحديثة - يساوي 1,453 مترا** "..".[2] وبهذا أخذ الأستاذ عبد العزيز الدولاتلي.[3]

وإذا صحّ عندنا هذا كمقدار للميل، وعلمنا أنّ **الفرسخ**[4] ثلاثة أميال عند جلّ الباحثين، فيكون مقدار الفرسخ الواحد يساوي = 4,350 مترا[5].

أمّا **البريد**[6]، فقد قدّره جلّ الباحثين بأربعة فراسخ[7]، وإذا قمنا بضرب مقدار فرسخ واحد وهو 4,350 م، في أربعة، فالحاصل هو 17،400 كيلو مترا. وعلى هذا، فإنّ ما ذهب إليه الفقهاء من أنّ " **مقدار ما يقصر فيه الصلاة عند مالك هو مسيرة أربعة برد** [8]"، يساوي 69،600 كيلو مترا تقريبا.

أمّا "**مسيرة يوم**"[9]، فقد قدّرها معظم الباحثين بأربعة وعشرين ميلا، أي ما بين 30 و 35 كيلو مترا في اليوم.[10]

ويدخل في نطاق "**مسيرة يوم**" لفظ "**المرحلة**"،[11] وهي تعني - كما يبدو - محطات معروفة لدى المسافرين، يمكنهم اجتيازها في يوم واحد، وقد تستغرق يوما واحدا أو لا تستغرقه في بعض الأحيان[12]. وقد استعمل هذه الكلمة

---

[1] - الحسن، (محمد الوزان)، *وصف*، ص24، تعليق المحقق. وبما أنّ الذراع أنواع، فإنّنا لم نهتد إلى أيّ نوع منها اعتمد الفقيه ابن الحاجب أو الأستاذ محمد حجي في تحديد الميل هنا، لأنّ ألف ذراع سوداء يساوي 54,040 مترا، وهذا لم يبلغ كيلو مترا واحدا حتى يصبح ميلا، و ممّا لا شكّ فيه لدى كلّ الباحثين أنّ الكيلو متر أقصر من الميل مسافة.

[2] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 264.

[3] - الدولاتلي، عبد العزيز، "أضواء تاريخية على بحيرة تونس"، *المجلة التاريخية المغربية*، المغرب، عدد 3، جانفي، 1975، ص32.

[4] - *النوادر* ج1، ص 420).

[5] - فالترهنتس، *المكاييل*، ص 94.

[6] - *النوادر*، ج1، ص 420، 422؛ البرزلي، *جامع*، ج2، ص 423. *المعيار*، ج 1، ص 259. وسنشرح لفظ البريد" لاحقا.

[7] - فالترهنتس، *المكاييل*، ص 82.

[8] - *النوادر*، ج3، ص 298، ج7، ص422.

[9] - البرزلي، *جامع*، ج2، ص534.

[10] - الحضيري، "الطريق"، ص103.

[11] - البرزلي، *جامع*، ج2، ص 425.

[12] - *Encyclopédie de l'Islam,* établie par des principaux orientalistes (H.A.R. Gibb, J.H. Kramers, E. Lévi – Provençal, J. Schacht), troisième impression, Paris, G.-P. Maisonneuve et Larose, 1991, P. 543.

الجغرافيون المسلمون بكثافة، وأعطى المقدسي كمقدار لذلك 6 أو 7 فراسخ[1]، أي ما بين 26كلم، و 30 كلم.

و اختار برنشفيك الأخيرة، حيث قال: "... **إلاّ أنّ الناس كانوا يكتفون في أغلب الأحيان بتقدير المسافات بأقلّ دقة، وذلك باعتبار الوقت الذي يقضيه المترجّل لقطع المسافة، والمحدّد " بالساعة" أو "بالمرحلة" التي تعادل حوالي ثلاثين كيلو مترا"**.[2] و بهذا أخذ الأستاذ سالم المكي[3].

ومن خلال إشارة خفيّة في *المدونة* تحققنا من أنّ المسير في البرّ يختلف عن المسير في البحر، إذ أنّ الأول له مقاييس تعرف بالمحطات والمراحل والأيّام، ورغم ذلك فإنّ كتب الفقه المالكية لم تفصّل القول في هذه المراحل بين المدن في الغرب الإسلامي الوسيط، وتبقى كتب الجغرافيين المرجع والمعتمد الوحيد في تحديد تلك المسافات.[4]

فالمسافة بين برقة وطرابلس 20 مرحلة[5]. وبين برقة وطرابلس يمرّ الطريق علي مدينة سرت، وكذلك مدينة تاورغة، والتي تبعد عن مدينة سرت 107 ميلا حسب ابن خرداذبة [6] أي حوالي 155,15 كلم.

وإذا أخذنا اتّجاه الصحراء الليبية جنوبا، فمن برقة إلى زويلة التي منها يدخل بلاد السودان، كان الطريق يمرّ عادة علي مدن أجدابية و أوجلة وزالة، في مدّة قد يستغرق المسافر في قطعها شهرا كاملا .[7] وكما أنّ المسافة من طرابلس إلى بلاد فزّان تقدّر بـ 579ميلا[8]، أي حوالي 839,55 كلم. ومن طرابلس إلى القيروان علي الطريق الساحلي، يمرّ المسافر علي مدن عدّة أهمّها مدينتي

---

[1] - المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص66 - 67.

[2] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص264. وعند الأستاذة فناكير- و حسب إشارات الجغرافيين - فإنّه يبدو أنّ المرحلة هي في حدود الأربعين كيلو مترا، قد يقلّ عن ذلك أو يكثر أحيانا، ولاسيّما إذا كانت المسافة صحراوية (Vanacker, « Géographie », p. 663)

[3] - المكي (سالم)، *الاقتصاد*، ص45). على أنّ المرحلة ترتبط بعوامل عديدة منها سهولة أو وعورة تضاريس المنطقة، و كذلك توفر أو انعدام المياه على طول الطريق المقطوعة، كما يختلف طول المرحلة كذلك تبعا لاختلاف وسيلة النقل المستعملة، وهو ما نجد صداه في بعض المصنفات الجغرافية التي تحدّد أحيانا وسيلة النقل "مرحلة على البغال (التجاني، *رحلة*، ص 141 - 142)، " دون المرحلة على الظهر" (ابن حوقل، *صورة*، ص 80)، " أربعون يوما بسير القوافل" (الإدريسي، *نزهة*، ص 19) و نحوها (فهري نافع، *شبكة الطرقات*، ص 14).

[4] - سوف نكتفي بذكر المسافات بين أهم المدن، وذلك لقلة الشواهد من المصادر المالكية.

[5] - أشارت المصادر المالكية إلى كراء دابة من برقة إلى طرابلس(*النوادر*، ج7، ص102؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 120؛ *المعيار*، ج8، ص 279).

[6] - ابن خرداذبه، *مسالك*، ص 85. وقد أشار البرزلي إلى هذه المدينة وأنّها تقع على مسيرة يوم من مدينة هوارة (البرزلي، *جامع*، ج2، ص 534).

[7] - الإدريسي، *نزهة*، ص 311 - 317.

[8] - الحضيري، "الطريق"، ص 103 - 106.

قـابس وصفاقس[1]، و يقطع مسافة ما يقارب 1190 كلم.[2] ومن القيروان تظهر كثافة الطرق، حيث تتفرّع منها الطرق و المسالك إلى كلّ جهات الغرب الإسلامي: فمن القيروان إلى طرابلس 20 مرحلة،[3] أي حوالي 600 كلم، ومنها إلى زويلة نحو شهر،[4] أي حوالي 1044 كلم. وزويلة في أقصى جنوب طرابلس، وهي المنفذ إلى بلاد السودان. و من القيروان إلى تونس 3 مراحل[5]. ومنها إلى قفصة 7 مراحل.[6] ومن القيروان إلى المسيلة غربا 15 مرحلة[7]، قرابة 450 كلم، ومن المسيلة إلى ورغلة جنوبا 12 مرحلة[8]، أي 360 كلم تقريبا.

مقـــدار المسافـــات بين المدن التونسية

المدينة	المسافات (كلم)
بسلجة	582 115 105 50 71 295 215 220 540 460 170 86 44 420 67 132 265 100 210 460 [illegible] 49 490 144 83 340 390 160 107 495
بن قردان	50 470 520 550 630 415 290 380 150 395 480 590 500 77 570 470 395 505 535 275 365 560 100 485 590 300 155 425 580
بنزرت	563 120 65 150 140 205 330 320 630 40 130 21 110 505 40 235 270 210 170 535 215 255 575 105 190 420 430 160
تنفيضة	410 45 100 165 230 43 170 170 470 385 55 170 115 350 170 165 105 200 111 380 61 210 420 60 260 265 275
قابس	140 320 365 400 475 265 136 230 200 245 325 435 345 75 415 315 240 350 385 120 210 405 145 335 440 146
قفصة	285 310 355 295 370 260 295 120 345 120 320 425 335 220 405 210 285 225 375 116 205 280 290 325 335
غار الدماء	575 200 190 100 105 290 375 210 640 435 55 170 125 515 150 136 370 87 295 430 205 127 585 225
قرمبالية	470 75 40 140 200 103 230 230 530 445 28 109 100 410 107 200 165 210 76 440 121 195 480
حومة السوق	50 465 510 545 620 410 280 375 190 390 470 580 490 69 560 460 385 500 530 265 360 550
جندوبة	545 165 175 65 70 255 340 180 605 400 220 135 93 480 115 102 335 53 260 395 205
القيروان	350 105 155 180 250 57 136 107 410 325 114 225 134 290 205 105 110 175 170 320
قبلي	260 425 470 410 465 385 255 240 320 123 435 545 450 195 520 325 360 340 490
قليبية	520 123 105 210 270 155 280 280 580 495 58 175 170 460 175 255 215 280
الكاف	490 56 175 70 123 230 290 124 550 345 225 190 112 430 170 70 285
المهدية	380 150 205 270 340 62 105 220 440 405 160 275 220 315 270 215
مكثر	455 128 160 83 170 160 240 88 515 330 200 210 125 390 195
مساطر	554 125 70 112 107 210 335 285 615 525 135 19 70 490
مدنين	62 395 440 475 550 340 210 305 123 320 400 510 420
مجاز الباب	485 70 60 42 115 160 270 215 545 455 128 89
منزل بورقيبة	574 576 70 131 126 205 335 300 635 545 137
نابل	465 60 65 170 240 96 225 220 525 435
نفطة	380 430 500 415 470 380 315 240 440
رمادة	186 520 565 595 675 460 335 425
سبيطلة	365 214 260 215 245 165 165
صفاقس	275 215 270 325 385 127
سوسة	400 90 140 200 275
طبرقة	615 185 160 120
طبرسق	540 115 103
تونس	504 57
زغوان	460
جرجيس	

شـركة النقل الوطنية للسكك الحديدية بتونس

يبــدو من خـــلال هــذا الشكل أنّ أغلب المسافـات التي ذكـرها بعــض الجغرافيين العـــرب (وبالخصوص ابن حــوقل) يقتــرب إلـى الواقـع حـالـيا.

---

1 - فيه كراء دابة من القيــروان إلى صفاقس، فقابس فطرابلس (*المعيار*، ج8، ص 203؛ *النوادر*، ج7، ص102). و في الواقع، فإنّ المسافــة بين قابس والقيروان تقدّر بـ 136 كلم.

2 - ابن خرداذبه، *مسالك*، ص86؛ ابن حوقل، *صورة*، ص 72.

3 - الإصطخري، *مسالك*، ص37.

4 - الإصطخري، *نفسه*، ص37.

5 - الإصطخري، *نفسه*، ص 37؛ المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص246 . و تقدّر تلك المسافة اليوم بـ 155 كلم. " ومن تونس إلى تاهرت مسيرة شهر على الإبـل"، أي قرابة 1044 كلم (ابن خرداذبه، *مسالك*، ص88، 365).

6 - المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 246. و تقدّر تلك المسافة اليوم بـ 205 كلم.

7 - ابن حوقل، *صورة*، ص 86.

8 - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 291.

ومن القيروان إلى سطيف 16 مرحلة [1]، أي قرابة 480 كلم. ومنها إلى تاهرت - عبر المسيلة - 20 مرحلة[2]، أي 600 كلم تقريبا. ومنها إلى فاس - عبر سطيف -76 مرحلة، أي حوالي 2280 كلم . ومنها إلى فاس - عبر المسيلة - 50 مرحلة، أي حوالي1500 كلم.

وقد تردّد البكري في تحديد المسافة بين القيروان و طنجة، أهي ألف ميل أو ألفين[3]؟ في حين أنّ المقدسي نقل عن ابن خرداذبه أنّها 2150 ميلا[4]، أي ما يقارب 3117,5 كلم[5].

ومن القيروان إلى سجلماسة 80 مرحلة،[6] أي قرابة 2400 كلم، أو مدّة شهرين عن طريق بلاد الجريد والواحات[7] (نفزاوة ونواحي قسطيلية (توزر)، نفس المسافة بين سجلماسة ومدينة أوداغست. ومن مدينة سجلماسة المنفذ إلى غـانة بـلاد السودان[8] .

وأعظم مـدينة بالأنـدلس في الوسيـط الأعلى كانت قرطبة عاصمة الخـلافة الأموية.

فمن قـرطبة إلى إشبيلية في الجنوب الغربي 3 مراحل[9] أي حوالي90 كلم. ومنها إلي طليطلة شمالا، 20 ليلة[10] أي 696 كلم تقريبا. ومن مضيق جبل طارق إلى غرناطة 40 ميلا، أي حوالـي 58 كلم[11]. ومن غـرناطة إلى أربـونة في أقصى الشمال - وهـي آخـر الأنـدلس ممّا يلي مملكة الفـرنجة - ألف ميل[12]، أي حـوالي1450 كلم.

[1] - الاصطخري، *مسالك*، ص37؛ البكري، *مسالك*، ج1، ص 707.

[2] -ابن حوقل، *صورة*، 86.

[3] -البكري، *مسالك*، ج2، ص788 .

[4] - ابن خرداذبه، *مسالك*، ص89؛ المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 245 .

[5] - يبدو أنّ ماذهب إليه المقدسي وابن خرداذبه أقرب إلى الواقع. لذا، فإنّ ما اختاره الأستاذ جاك كاني، وهو الألف ميل، أي ما يقارب 1450 كلم، قد تبعد عن الواقع(جاك كاني)، "المغرب الشمالي في أواسط القرن 5هـ / 11م ناحيتي طنجة وتطوان"، *مجلة البحث العلمي*، المغرب، السنة العاشرة، عدد 20 /21 ، يوليوز، 1972 ، يونيو 1973 ، ص 140.

[6] - الإصطخري، *مسالك*، ص 37.

[7] - ابن حوقل، *صورة*، ص91. وليس من المعقول ما ذهب إليه المقدسي من أنّ المسافة بينهما 30 مرحلة، أي قرابة 900 كلم (المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 246).

[8] - ابن حوقل، *صورة*، ص91. وإذا صحّ أنّ إقليم ورزازات هي التي تقوم اليوم مقام سجلماسة الخـربة، فإنّ المسافة تقدّر بينها وبين فاس بـ687 كلم.

[9] - الإصطخري، *مسالك*، ص38.

[10] - ابن خرداذبه، *مسالك*، ص89. لذلك لا يعقل ما ذهب إليه الإصطخري من أنّها 6 أيام فقط (الإصطخري، *مسالك*، 38).

[11] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 671.

[12] - و ذلك في القرن 4هـ/ 10م (ابن خرداذبه، *مسالك*، ص89).

المسافات بين المدن الرئيسية بالمغرب الأقصى

MAURITANIE

MALI

Office national Marocain du tourisme

	AGADIR	EL HOCEIMA	AZILAL	BENIMELLAL	BOULMANE	CASABLANCA	CHEFCHAOUEN	EL JADIDA	ERRACHIDIA	ESSAOUIRA	FES	FIGUIG	KELAA DES SRAGHNA	KENITRA	KHEMISSET	KHENIFRA	KHOURIBGA	LAAYOUNE	MARRAKECH	MEKNES	NADOR	OUARZAZATE	OUJDA	RABAT	SAFI	SETTAT	SMARA	TANGER	TAN-TAN	TARFAYA	TAZA	TETOUAN
أكادير																																
الحسيمة	1091																															
أزيلال	515	650																														
بني ملال	467	564	66																													
بولمان	748	376	367	281																												
الدار البيضاء	511	536	275	210	354																											
شفشاون	841	222	566	480	385	330																										
الجديدة	417	632	338	271	453	96	429																									
الرشيدية	681	616	461	375	263	545	543	606																								
الصويرة	173	667	418	370	651	351	681	252	745																							
فاس	756	275	375	289	101	289	225	388	364	640																						
فجيج	1076	669	856	770	656	926	994	1001	385	1023	713																					
قلعة السراغنة	357	674	158	110	391	225	565	210	485	280	398	880																				
القنيطرة	642	405	365	300	255	131	129	230	480	462	166	875	336																			
الخميسات	693	392	406	341	182	172	[illegible]	[illegible]	401	523	117	786	467	73																		
خنيفرة	596	435	216	122	152	298	356	360	292	409	180	867	239	254	131																	
خريبكة	507	614	155	90	331	126	450	181	425	410	333	860	150	245	252	103																
العيون	649	1740	1184	1116	1397	1190	1480	1068	1330	622	1386	1725	1008	1291	1332	1345	1235															
مراكش	273	758	242	194	475	238	586	197	510	176	483	905	84	368	410	234	234	922														
مكناس	740	335	384	278	125	228	222	323	348	580	60	741	388	130	57	153	322	1386	487													
الناظور	1095	175	714	628	410	625	381	727	510	979	339	516	738	497	456	323	672	1736	622	398												
ورزازات	375	992	446	398	509	442	772	399	306	380	687	701	288	573	614	527	438	1024	204	652	816											
وجدة	1099	293	1233	632	444	632	498	731	514	983	343	376	742	509	480	503	676	1748	828	403	140	820										
الرباط	602	445	325	260	263	91	239	190	482	442	198	677	316	40	81	289	205	1251	321	138	537	528	541									
آسفي	294	792	399	351	610	256	586	157	683	129	545	1078	195	387	428	480	328	943	157	485	884	361	898	347								
سطات	439	608	222	157	426	72	402	117	512	296	361	907	153	203	244	238	69	1086	166	292	896	370	698	157	201							
السمارة	551	1642	1068	1016	1298	1362	1392	1286	1232	724	1307	1627	906	1193	1234	1147	1058	222	824	1291	1646	926	1650	1153	845	990						
طنجة	890	327	603	536	387	369	[illegible]	481	606	720	303	968	594	238	275	620	483	1529	598	267	1066	811	809	278	625	433	1431					
طانطان	331	1422	848	798	1079	842	[illegible]	743	1012	504	1087	1407	688	973	1014	927	838	316	604	1071	1428	708	1430	933	625	770	220	1211				
طرفاية	544	1635	1059	1011	1292	105	1385	961	1225	717	1300	1620	901	1188	1227	1140	1051	109	817	1284	1639	919	1643	1148	838	963	331	1424	213			
تازة	676	173	495	409	221	409	345	506	484	780	120	599	519	266	237	280	453	1525	603	180	219	790	223	318	665	474	1427	423	1207	1420		
تطوان	892	278	622	536	382	385	61	484	604	736	281	931	610	254	291	411	499	1541	615	258	437	620	555	294	641	430	1443	57	1223	1436	370	
تزنيت	93	1184	606	560	841	604	934	510	774	266	849	1169	450	735	776	669	600	556	366	833	1166	466	1192	699	367	532	458	973	238	451	969	985

مقدار المسافات بين المدن الرئيسية بالمغرب الأقصى

ومن تطيلة شمالا إلى مدينة لاردة 4 مراحل، أي 120 كلم تقريبا.[1] ومن قرطبة إلى بطليوس " على الجادة " 6 مراحل، و منها إلى ماردة 5 أيام[2]، ومنها إلى بلنسية 12 مرحلة، و منها إلى المرية 7 أيّام، ومن المرية إلى مرسية 5 أيّام[3]. إلخ.

وهكــذا، يتبيّن لنا أنّ الفقهاء سكتوا عن ذكر الطرق والمسافات بين المدن المغربية إلاّ نادرا، وذلك لسبب بسيط، أنّها لاتهمّ الشرع في شيء.

و فــي المقابل كــان الشرق - ولاسيّما مصر- قبلة الفقهاء للحجّ وطلب العلم، فرحلوا إليها من كلّ ناحية من البلاد المغربية، فهل ذكروا الطريق إلى الشّرق في كتبهم ؟

[1] - الإصطخري، *مسالك*، 38.

[2] - البرزلي، *جامع*، ج4، ص 238.

[3] - ابن حوقل، *صورة*، ص 110. و للمزيد من التفاصيل حول المسافات بين مدن المغرب و الأندلس، انظر (ابن حوقل، *صورة*، ص 64 - 112).

المبحث الثاني: الطرق البرّية الخــارجية

يوجد ببلاد الغــرب الإسلامــي منفذان بريان رنيسيان، أحدهما، في اتجاه الشّرق، حيث تكون مصر أول بلد يقابله المسافر، و من هنا تأتي تسمية هذا الطريق بـ " **الطريق إلى مصر**". و المنفذ الثاني، في اتجاه الجنوب، و بالتحديد إلى بلاد السّودان الأوســط و الغربــي.

1- الطـــريق إلـــى مصــر

اكتسب هــذا الطريق أهميّته لكون مصر أولّ محطة يصلها القادم من إفريقية للتجارة[1]، و تجتازها قوافل المغاربة للحجّ، و هي قوافل كانت من أكبر أسباب عمران هذا الطريق الإفريقي إلى مصر[2]. و أخيرا كان هذا الطريق أول محطة يحطّ فيها طلبة العلم من المغاربة رحالهم، لينهلوا من علوم علمائها، قبل أن يواصلوا سيرهم إلي سائر بلاد المشرق[3].

وقد عبّرت كتب الفقه ـ ولاسيّما كتب الفترة التأسيسية ـ عن تلك الرّحلة بصيغ مختلفة، أهمّها صيغة كراء دابة ـ مثلا ـ من إفريقية إلـــي مصــر،[4] أوبالعكس،[5] أو من مصر إلى برقة[6]، أو من مصــر إلـــى المغرب[7]، أو من إفريقية إلى البلاد المشرقية[8]، أو منها إلى بلاد القبلة،[9] أو منها إلى المدينة المنورة[10]، أوالكــراء إلى مكّة[11]، ونحوها كثيــرة.

هــذا، وكــانت لهذه الرّحلات أسبــاب كثيـرة، سنحاول التعــريف بأهمّها.

---

[1] ـ *النوادر*، ج8، ص 166؛ *المعيار*، ج8، ص 204، ج9، ص 101، 116، ج 11، ص 179؛ الكلبي، *القوانين*، ص 290.

[2] ـ مؤنس (حسين)، *أطلس تاريخ الإسلام*، مصر، الزهراء للإعلام العربي، ط1، 1987، ص 395.

[3] ـ *المعيار*، ج2، ص 479، ج11، ص 221.

[4] ـ *المدونة*، ج 3، ص 441، ج11، ص499.

[5] ـ *نفسه*، ج11، ص427، 481، 484، 486؛ *النوادر*، ج7، ص94، 121، ج8، ص166؛ *المعيار*، ج8، ص279.

[6] ـ *المدونة*، ج11، ص427، 481، 484؛ *النوادر*، ج7، ص94. *المعيار*، ج8، ص279. و يلاحظ كثرة ورود ذكر برقة في هذه المصادر أكثر من غيرها من مدن الغرب الإسلامي الوسيط، وقد يكون السبب في ذلك، كونـها "أولّ منبر ينزله القادم من مصر إلى القيروان ... "، على حدّ قول ابن حوقل(*صورة*، ص69). وانظر أيضا (الإصطخري، *مسالك*، ص33 ؛ أحمد الطاهر الزاوي، *تاريخ طرابلس الغرب المسمى بالتذكار فيمن ملك طرابلس وما كان بها من الأخبار*، المطبعة السلفية، القاهرة، 1930، ص13).

[7] ـ *النوادر*، ج7، ص126؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 123.

[8] ـ *المدونة*، ج11، ص498 ـ 499؛ البرزلي، *جامع*، ج4، ص 31؛ *المعيار*، ج6، ص106، ج9، ص82.

[9] ـ *المعيار*، ج6، ص 562.

[10] ـ مثل ما ورد في *النوادر* من أنّ " ابن الزبيــر سار من إفريقية إلى المدينة في شهــر" (*النوادر*، ج3، ص 31).

[11] ـ *المدونة*، ج11، ص473، 499.

أ ـ أسباب السفر إلى مصر

تعدّدت أسباب ذلك.[1] لكنّ أهمّها يتمثل في الحجّ[2] والتجارة[3] وطلب العلم[4].

- **الرّحلة إلى الحـج:** الحجّ هو أحد أركان الإسلام الخمس، وفرض عين على كل مسلم ومسلمة استطاع إليه سبيلا.

والسّبيل هو الطريق السابلة والزاد المبلّغ إلى مكة، والقوّة على الوصول إليها إمّا راكبا أو راجلا مع صحة البدن.[5]

وقد أسهبت المصادر المالكية القول في الحجّ[6]، وأفرد كل واحد منها بابا له، قد يصل صفحاته ـ أحيانا ـ المائة أوأكثر[7]. وليس من شكّ في أنّ فريضة الحجّ في الإسلام كانت من أعظم البواعث على سفر آلاف المغاربة في كلّ عام إلى الحجاز للقيام بهذه الفريضة، وهي من أكبر أسباب عمران الأسواق، وانتعاش طرق التجارة بالقوافل[8].

وقد أورد الإصطخري (ت 346 هـ /957 م) خبرا مفاده أنّ أهل الأندلس والمغرب الأقصى كانوا يخرجون للحجّ في قوافل ضخمة قبل الموسم بسنة على الأقلّ، حيث " **يخـرجون قـرب المحرم فيذهب في سفرهم واستراحتهم عامّة السنة حتى يلحقوا الحجّ** "[9] . و قد قدّم لنا الونشريسي عددا تقريبيا عن حجم هذه القوافل، التي كانت " **تزيد على العشرين ألفا من رجال و خيل...**"[10]. هذا، وقد شدّ كثير من المغاربة ـ فقهاء ورحّالة و تجّارا ـ رحالهم قاصدين مكة للحجّ، على غرار رائد المذهب المالكي بإفريقية سحنون بن سعيد التنوخـي[11]. و كذلك الفقيه ابن زيتون (ت691 هـ/1291 م)، الذي أدّى مناسك الحجّ مرتين، وذلك على التوالي، سنة 648هـ /1251 م وسنة 656 هـ/1258م[12]. وابن عرفة (ت803 هـ/1401 م)،

1- *المعيار*، ج11 ، ص179. حيث أورد الونشريسي أسبابا لذلك منها السياحة، والتجارة والحج... وغيرها (الكلبي، *قوانين*، ص290).

2 - *المدونة*، ج11، ص 473، 499؛ البرزلي، *جامع*، ج2، ص481 . ونحوها كثيـرة.

3- *المدونة*، ج11، ص499؛ *النوادر*، ج8، ص166؛ *المعيار*، ج8، ص204.

4 - *المعيار*، ج1، ص394، ج2، ص479، ج7، ص123، ج11، ص221؛ البرزلي، *جامع*، ج2، ص481.

5 - *المدونة*، ج11، ص499؛ ابن أبي زيد، *متن الرسالة*، مكتبة رحاب، الجزائر، 1987، ص75؛ *النوادر*، ج2، ص 317.

6 - بالنسبة إلى الطريق من الإسكندرية إلى مكة، انظر (*المعيار*، ج1، ص119).

7 - انظر *الموطأ* مثلا من ص 310 - إلى ص 387؛ *النوادر*، ج2، ص 317 - 504؛ البرزلي، *جامع*، ج1، ص 584 - 603.

8 - برانشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 247؛ مونس (حسين)، ص395.

9 - الإصطخري، *مسالك*، ص37؛ حسين (مونس)، *أطلس*، ص393.

10 - *المعيار*، ج1، ص 441.

11 - المالكي، *رياض*، ج1 ص349.

12 - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص302.

الـذي أدّى بدوره مناسك الحجّ سنة 792هـ/1390م.[1] وكذلك الإمام البرزلي الذي أخبرنا أنّه حجّ عام 799 - 800هـ/1397 م في ركب كبير.[2] وغيرهم كثيرون من فقهاء المالكية بالغرب الإسلامي الوسيط.

ومن الرحّالة نذكر أبو عبد الله العبذري المغربي الذي بدأ رحلته إلى الحجّ عام 688 هـ/1289 م.[3]

و أيضا ابن بطوطة (ت779هـ/1377 م) الذي كان أداء فريضة الحجّ السبب المباشر لاندفاعه في رحلاته الكثيرة. يقول ابن بطوطة: "**كان خروجي من طنجة - مسقط رأسي - في يوم الخميس 2 من رجب عــام 725هـ [1324 م] معتمدا حجّ بيت الله الحــرام وزيارة قبر الرسول صلّى الله عليه وسلم. . .**".[4]

ومن سفر السلاطين إلى الحجّ نذكر حج الأمير اللمتوني يحيى بن إبراهيم الكدالي، الذي مرّ في طريق عودته بالقيروان سنة 426هـ/1033م والتقي بها بالفقيه أبي عمران الفاسي (ت430هـ/1038م) وطلب منه أن يبعث معه من يفقه قومه في الدّين، فكان من نصيبه ابن ياسين[5].

و كذلك رحلة ابن اللحياني عام 706هـ/1306م، مخدوم الرحالة التجاني الذي حال المرض بينه وبين مواصلة السير مع مخدومه إلى البقاع المقدّسة.[6] وغيرهم كثيرون.

هذا، ورغم اهتمام هذه المصادر الفقهيّة بذكر الحجّ فإنّ معرفتنا بأموره وجوانبه الفنيّة لم تتحسّن، حيث إنّ هذه الكتب اعتنت بما يلزم شرعيا في أمور تتعلق بأحكام الحجّ وأركانه، ما يحلّ وما لا يحلّ عند الإحرام، وأحكام الهدي ونحوها من الأمور الشّرعية[7] ، دون التعرّض إلى ذكر عدد القوافل المتّجهة - مثلا - إلى الحجّ، أو أمـاكن انطلاقها ، وأيّ قبيلة كانت تـدير هـذه القوافل أو تتولــى تنظيم

---

[1] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 307؛ عبد الوهاب (حسن حسني)، *الإمام المازري*، ص43، 47.

[2] -البرزلي، *جامع*، ج2، ص481.

[3] - الدالي، الهادي المبروك، *مملكة مالي الإسلامية وعلاقاتها مع المغرب وليبيا*، لبنان، دار الملتقى للطباعة والنشر، 1993، ط1، ص 123.

[4] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص5.

[5] - النحوي (خليل)، *بلاد شنقيط*، المنظمةالعربية للتربية و الثقافة والعلوم، تونس، 1987، (المنارة ... والربـاط)، ص 65. ويمكن أن يدرج في هذا السياق رحلة ملوك السودان إلى الحجّ على غرار أفراد أسرة كيتا من منسى علي إلى ساكورة، لاسيّما منسى موسى (حكم بين سنتي 707 - 733هـ/1312 - 1337م) الذي كان لرحلته إلى البقاع المقدّسة صدى كبيرا في كتب التاريخ (محمود كعت، *تاريخ الفتاش في أخبار البلدان والجيوش وأكابر الناس*، نشر هوداس وبنيه، باريس، 1964، ص33 - 34؛ عبد الرحمان السعدي، *تاريخ السودان*، نشر هوداس وبنيه، باريس، 1964، ص7 - 8).

[6] - بـرنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 416 - 418.

[7] - مالك بن أنس، *الموطأ*، ص 310 - 387 .

مواكب الحجّ[1] ؟ وهل كانوا يسافرون إلى الحجّ أفرادا أم جماعات ؟ وأين كانوا يجتمعون للرّحيل[2]؟ تلك الأسئلة ونحوها يصعب على كتب الفقه الإجابة عنها.

على أنّ الفقهاء الذين ذكرنـاهم أعلاه لم يكونوا يقصدون بلاد المشرق لغرض الحجّ فقط، وإنّما لغرض آخر قد لا يقلّ أهميّة بالنسبة إليهم عن الغرض الأول، ألا وهو طلب العلم.

- **الرحلة في طلب العلم** : طلب العلم فريضة على كل مسلم ومسلمة.

لقد أشارت كتب الفقه المالكية إلى هذا النّوع من الرّحلة، ولا سيّما كتب الفقه المتأخّرة، وفي أبواب متفرّقة.[3] فقد كانت هذه الرحلة ـ في الغالب ـ تكون مقرونة بأداء فريضة الحج[4]، إذ كان طلبة العلم بالغرب الإسلامي الوسيط ـ ولا سيّما الأندلسيين ـ قد اكتسبوا عادة وهو أن يأخذوا عن أقطاب علماء بلده وما جاورها من المدن المختلفة، ثم يرحل للحجّ، وفي طريق أداء المناسك يزور مدن إفريقية ومصر والحجاز، وبلاد الشام،[5] ويأخذ العلوم المختلفة على كبار علمائها.

ولم تقتصر هذه العادة على طلبة الأندلس، بل مارسها كذلك الطلبة المغاربة والأفارقة[6]. وقد أحصى القاضي المقري أبوعبد الله ـ من أهل تلمسان ـ (ت1041 هـ/1631م) عدد المغاربة الذي شدّوا الرحال إلى المشرق ، حيث بلغوا زهاء 300[7] .

كان هؤلاء الفقهاء قد آ منوا " **بأنّ الله قد أجرى العادة بأنّ العلم لاينال إلا بالصّبر والنّصب والتّعب في طلبه في الأسفار البعيدة إلى إمام يفتح عليه ...** "[8]، لذلك شدّوا الرّحال في طلبه. وكان الإمام سحنون في طليعة من شدّوا الرّحال إلى مصر سنة 188هـ/ 803 م. واعتمد علي ابن القاسم وصحّح عليه الأسدية.[9] وكان قد سبقه إلى بلاد المشرق آخـرون، على غـرار علي بن زياد التونسي (ت183هـ/ 799م)، و أسد بن الفرات (ت 213هـ / 828م)، صاحبا مالك بن أنس، وغيرهما. ونرى سحنون ـ فيما بعد ـ يحثّ ابنه محمد (ت255هـ /869م) على الـرحلة إلـى مصـر وبـلاد الحجاز لطلب العلم[10]. وكـذلك الإمـام البرزلـي (ت 844هـ/ 1440م) الذي جمع بين الحج و طلب العلم في رحلته، فمرّ علـى فلسطين والقـدس،

---

[1] ـ حول تكوين ركب الحج المغربي و حركته، انظر (الشنتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 463 - 464).

[2] ـ كان يعرف مثل هذه الأماكن بـ " الملاقية" من فعل لاقى يلاقي، تحدث عنها الرحالة المغاربة (الشنتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 452 - 453).

[3] ـ البرزلي، *جامع*، ج1، ص 20 - 21، ج6، ص418؛ *المعيار*، ج1، ص394، ج7، ص123، ج11، ص 165.

[4] ـ كما أسلفنا القول (البرزلي، *جامع*، ج2 ، ص214، 481) .

[5] ـ *المدونة* ، ج11، ص499؛ ابن رشد، *البيان* ، ج9، ص 108.

[6]ـ إلا أنّ رحلة الأفارقة كانت مباشرة متّجهة إلى مصر وبلاد الحجاز والشام(طاهر المعموري، *فتاوى المازري*، ص50).

[7]ـ والمراد بالمغاربة هنا الفقهاء المنحدرون من المغرب الأقصى دون الأفـارقة (الدالـي الهادي المبروك، *مملكة* ، ص127).

[8] ـ *المعيار*، ج11 ، ص221 .

[9] ـ المالكي، *رياض* ، ج1، ص348 .

[10]ـ المالكي، *نفسه* ، ج1 ، ص444 .

وتنقّل بين قرى الشام، ولعله دخل دمشق حيث أخذ عن ابن العباس بن الحاج الإشبيلي إمام محراب المالكية بها[1]. كما أورد البرزلي في *جامعه* أنّ "**مسلمة أحمد ابن قاسم بن عبد الله المجريطي**[2] **الأندلسي (ت353 هـ/964م) رحل إلى المشرق في طلب الحديث، فلقي بالقيروان ابن التمار وابن مسرور**، [ثم ذكر بقية من أخذ عنه وما دخل من الأقاليم]"[3].

وحسب هذا النص فإنّ القيروان كانت أول بلاد الشرق بالنسبة لطلاب الأندلس والمغربين الأقصى والأوسط.

و يبدو من خلال بعض النصوص الفقهية أنّ بعض الفقهاء كانوا يشجّعون على صرف الزكاة في طلبة العلم، لأنهم أشدّ حاجة إلى ذلك من غيرهم.[4]

هـذا، و يبدو أنّ الرحلة في طلب العلم قد تقلصت بكثرة التآليف وبناء المدارس، ولا سيّما في أواخر القرن 8 وبداية القرن 9هـ 14 و15م، حيث نرى الونشريسي (ت 904 هـ/ 1508م) يتحسّر على ذلك بقوله: "... **إنّما أفسد العلم كثرة التواليف، وإنّما أذهبه بنيان المدارس ... وذلك أنّ التأليف نسخ الرّحلة التي هي أصل جمع العلم ، فكان الرجل ينفق فيها المال الكثير، وقد لا يحصل له من العلم إلا النّزر اليسير ، لأنّ عنايته على قدر مشقته في طلبه... فلم يزل الأمر كذلك حتى نسي الأوّل** [الرحلة] **بالآخر** [التأليف]، **و أفضى الأمر إلى ما يسخر منه الساخر**".[5]

لهذا، فإن الونشريسي عدّ كثرة التآليف من البدعة المستحسنة، وكأنّه يرغب عنها.[6]

وإذا كانت الرّحلة للحجّ، أو لطلب العلم لغايات روحية، فإنّهما اقترنتا أحيانا بغاية ثالثة هي ماديّة، ألا وهي التّجارة.

- **الرّحلة في التّجارة**: كانت مصر إحدى الجهات المهمّة التي شملها نشاط أهل المغرب التجاري لقربها منهم. ومن المعلوم أنّ القيروان كانت محطّة انطلاق القوافل التّجارية إلى مصر، واستقبال القادمة منها خلال القرون الأربعة الأولى، وقبل الزّحف الهلالي عليها حوالي سنة 449هـ/1057م[7].

---

[1] - البرزلي، *جامع*،ج1، ص 20 - 21، تعليق المحقق .

[2] - مجريط قرية من قرى جوف الأندلس (البرزلي، *جامع*، ج6، ص 418، تعليق المحقق).

[3] - البرزلي، *جامع*،ج6 ، ص418 .

[4] - *المعيار*، ج1، ص 39، ج7، ص 123. وكان أسد بن الفرات يقول:" يامعشر طلبة العلم إنّكم تنوبون للمسلمين نيابة عظيمة، بتقييدكم العلم عليهم، فلكم في بيت مال المسلمين حقّ لذلك ، وكذلك قالت العلماء : " من ناب نيابة للمسلمين فله من بيت مالهم حقّ ". (المالكي، *رياض*، ج1 ، ص268).

[5] - *المعيار*، ج2، ص 479. ونشير هنا إلى أنّ دولة بني مرين (591هـ - 873 هـ/1195 - 1468م) بفاس بالمغرب الأقصى قد اشتهرت ببناء المدارس والجامعات، كما قرن أمراؤها في تشجيعهم العلماء بين التأليف والرّحلة في طلب العلم (الدالي، الهادي المبروك، *مملكة*، ص 127).

[6] - *المعيار*، ج2، ص479.

[7] - ابن حوقل، *صورة*، ص94.

وقد وردت أخبار تلك الرّحلة التجارية إلى مصر بكثرة في كتب فقه المالكية، وفي ثنايا أبواب متفرّقة. وكان لتجار المغرب وكلاء في مصر، كما كان لأهل الأخيرة وكلاء تجار أيضا في المغرب الإسلامي. جاء في *النوادر*: **"... في المصري له حقّ على رجل من أهل إفريقية فوكّل عليه وكيلا يقبض منه حقه...[1]".** على أنّ الشخص الذي كان يتولى القيام - عموما - بهذه التجارة الخارجية إلى مصر وبلاد الشرق كان في أغلب الأحوال عامل القراض.[2]

والقراض هو **" صيغة قديمة جدّا قد استعملها الرّسول صلى الله عليه وسلم،** [حيث سافر إلى الشام مرّتين بمال السيّدة خديجة رضي الله عنها]، **فهي تتمثّل في تقديم مبلغ مالي من طرف صاحب رأس المال إلى شخص مكلّف باستثماره في التجارة، واقتسام الأرباح بالتّساوي بين الطرفين حسب نسبة محدّدة من قبل"**[3] .

ويبدو أنّه لم تنتظم تجارة قوافل بعيدة المسافة، كأن تقوم قافلة من سجلماسة (في المغرب الأقصى) إلى القاهرة أو الإسكندرية رأسا، وإنّما كانت التجارة المغربية - الشّرقية الوسيطة تجارة مضاربية، تتوقف القافلة في كل بلد تمرّ عليها للبيع والشراء، كما أنّها تنتقل من بلد إلى آخر - وهي في طريقها إلى الشرق - اعتمادا على أخبار التجارة والأسواق، تلك الأخبار التي يتلقونها من وكلائهم وشركائهم الموزّعين هنا وهناك[4]. ولذلك كانت طرق القوافل تقتصر على أجزاء معيّنة، كأن تكون من سجلماسة إلى القيروان، ولعلّ هذا كان أنسب للأسواق والتجار ودواب النقل. جاء في *المعيار*: **" وسئل عن رجل يخرج من بلده إلى مصر أومكّة فيبيع ويشتري، فربّما عدم العين، فيعامل ببعض ما معه... فربّما باع في بعض البلدان التي يمرّ بها ذاهبا وراجعا، فيصل إلى بلده قبل تمام الحول فيبيع... وربّما بقيت له أموال على النّاس...".**[5]

تلك كانت أهمّ أسباب رحلة المغاربة إلى المشرق، ولا سيّما مصر وبلاد الحجاز، وحقّ لسائل أن يسأل عن الطرق التي كانوا يسلكونها إلى أوّل بلد من بلاد المشرق، ألا وهي مصر.

---

[1] - *النوادر*، ج8، ص 166.

[2] - *المعيار*، ج8، ص204؛ برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص257.

[3] - هادي (روجي إدريس)، *الدولة الصنهاجية*، تعريب حمادي الساحلي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1992، ج2، ص 278؛ برانشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 257.

[4] - علي الزواري، "العلاقات التجارية بين تونس والشرق من خلال قضية قراض"، *المجلة التاريخية المغربية*، عدد 29 - 30، 1983، ص 42. زيادة نقولا، تجارة بلاد الشام ، ص144 .

[5] - *المعيار*، ج1، ص387.

الطـــرق البـرية إلـــى مصـر

لقد حفلت كتب الفقه - ولا سيّما التي تعود إلى الفترة التأسيسية - بذكر كراء دابة من مصر إلى برقة أو إلى طرابلس أو إلى إفريقية (القيروان) أو إلى المغرب، (أي الغرب الإسلامي)، دون تعيين دقيق لجميع المراحل التي تعبرها في هذا الطريق إلى مصر أو منها إلى إفريقية. و من تلك الأمثلة نذكر ما جاء في *المدونة*: **" أريت إن تكاريت دابة إلى برقة ذاهبا وراجعا، فما بلغت برقة، تعدّيت عليها إلى إفريقية ثم رددتها إلى مصر.."** [1] **" أرأيت قبل الركوب بمصر... أو لمّا بلغنا برقة اختلفنا...."**[2]

وورد في *النوادر*: **" من العتبية روى يحيى بن يحيى عن ابن القاسم فيمن اكترى دابة من مصر إلى برقة..."**.[3] **" والجمّال يخطئ في حمل غير الحمل الذي أكري عليه من طرابلس إلى مصر..."**[4]. وفي *المعيار*: **" وسئل عن المكتري من مصر إلى برقة ذاهبا وراجعا ، ويذهب بالدّابة إلى إفريقية..."**[5] ، وغيرها من الأمثلة الكثيرة التي يمكن من خلالها أن نستوحي وجود طريق إلى مصر.

ومن المحتمل جدّا أن يكون هذا الطريق هو طريق **"الجـادة"** أي الطريق البرّي الساحلي من مصر إلى المغرب الأقصى، الذي أطنب الجغرافيون في وصفه.

على أنّ هناك طريقا آخر منسيا من قبل الفقهاء، بل من قبل جلّ الجغرافيين والمؤرّخين، وهو الطريق عبر الصحراء الليبية من مصر إلى المغرب الأقصى، والذي ظلّ مزدهرا حتى منتصف القرن 3هـ / 9م[6] .

---

[1] - *المدونة*، ج11، ص481.

[2] -*نفسه*، ج11، ص484.

[3] - *النوادر*، ج7، ص94.

[4] -*نفسه*، ج7، ص121.

[5] - *المعيار*، ج6، ص279.

[6]- عز الدين عمر،" طريق"، ص 108. **Vanacker, « Géographie », P. 663 – 664.** وقد أشارت الأستاذة فناكير إلى أنّ الشبكة الطرقية الرابطة بين مصر والمغرب ظلت معقدة إلى منتصف القـرن 5هـ/ 11م،..." . **(Vanacker, Ibidem, P. 670).**

ب ـ طـــــريق الجــادة[1]

هــو الطريق البري الساحلي الذي يسير بمحاذاة البحر الأبيض المتوسط، ابتداء من الإسكندرية، ومرورا ببرقة إلى القيروان، حتى المحيط الأطلسي في المغرب الأقصى. وقد كان هذا هو حال الطرق التجارية في أيّام اليونان والرومان والبيزنطيين.[2]

وقد وصف الجغرافيون المسلمون هذا الطريق بكلّ دقة. فكانت برقة أول محطة تجارية على " **طريق الجادة**" ينزلها القادم من مصر متّجها إلى إفريقية،[3] يدلّ على ذلك كثرة ورود ذكر " برقة " في المصادر الفقهية، وقد ورد ذكرها تقريبا في جميع الأمثلة التي تذكرها كتب الفقه المالكي كمثال كراء دابة من مصر إلى الغرب الإسلامي الوسيط،[4] و ذلك لأهميّة موقعها الجغرافي كمحطّة تجارية حدوديّة تعمل على تصدير واستيراد السّلع والمنتجات، وكونها أول محطة يصلها القادم من مصر، وآخر محطّة تجارية يغادرها الذاهب إلى مصر .

ثمّ يمرّ الطريق على مدينتي أجدابية و سرت إلى طرابلس شمالا[5]. وقد اعتبرها سحنون حدّ إفريقية شرقا[6]". ثمّ يسير الطريق بمحاذاة البحر الأبيض المتوسّط إلى قابس. وورد في *النوادر* خبر يشير- و لو ضمنيا - إلى طريق الجادة بين القيروان و قابس وطرابلس، و أنّ رجلين اكتريا دابّة من القيروان يتعاقبان عليها، حتى وصلا قابس ، فاختلفا هنالك هل كراؤهما إلى قابس أو إلى طرابلس.[7]

وقد وصف التجاني مدينة قابس بأنّها " **بحرية صحراوية، فإنّ الصحــــراء متّصلة بها، والبحــــر على ثلاثة أميال منها ...**"[8] . وأشار البكري (ت 487هـ /1094م) إلى عظم منارة قابس وأنّها كانت علامة يهتدي بها سالكو طريق الجادة، ودافعا لهم إلى المزيد من السير بكل نشاط.[9]

إلاّ أنّ هذه المنارة كانت قد سقطت، ولم يبق لها أثر في عهد التجاني، في بــداية القرن 8هـ/ 14م.[10]

---

[1] - البكــري، *المغــرب*، ص14. ويسمّيه ابن عبــد الحكم" بالطـريق الأعظم" (*فتوح إفريقية والأندلس*، تحقيق عبـد الله أنيس الطباع، بيروت، 1964، ص 53) .

[2]- لأنّ هـذه الأمم كانت أمّة بحـرية تميل إلى السّاحل بالطـرق، كما أنّ مناطق الإنتاج كانت ساحلية بالدّرجة الأولى (عز الدين عمر موسى، "طريق"، ص 107).

[3] - ابن حوقل، *صورة*، ص69.

[4] - *المدونة*، ج11، ص48، 427، 484؛ *النوادر*، ج7، ص94؛ *المعيار*، ج8، ص279. ونحوها كثيرة..

[5] - البكري، *مسالك*، ج2، ص652.

[6] - البرزلي، *جامع*، ج2 ص21، 534.

[7] - *النوادر*، ج7، ص127،

[8] - التجاني، *رحلة*، ص87.

[9] - البكري، *مسالك*، ج2، ص 666.

[10] - التجاني، *رحلة*، ص87.

ومن المحطّات المهمّة التي تفصل قابس عن القيروان نذكر مدينة صفاقس[1]، و منها إلى المهدية [2]، حاضرة الدولة الفاطمية الشيعية ، التي كانت تجارتها نافقة منذ تأسيسها سنة 308هـ /921 م، إلا أنّه في القرن 4هـ/ 10م "**اختلفت أحوالها والتاثت أعمالها وانتقل منها رجالها، بانتقال ملوكها عنها** .."[3].

ومن المهدية ينعطف الطريق إلى القيروان، حيث كثافة الطرق البرّية فيها قبل الغزو الهلالي. ومنها يستطيع المسافر أن يختار أيّ طريق يخرج منها إلى مختلف الاتّجاهات في الغرب الإسلامي الوسيط[4]. ثم يأخذ طريق الجادة سيره من المهدية إلى مدينة سوسة الساحلية،[5] والتي يقدم عليها التجّار لتنوّع غلاتها[6]، ومنها يسير طريق الجادة إلى مدينة تونس[7]، عاصمة إفريقية بعد خراب القيروان في ظلّ الدولة الحفصية (626 -981 هـ/1228 - 1574م)، وقد كانت مركز إنتاج القطن وتصديره، ولا سيّما في القرن 4هـ/ 10م.[8] ومن تونس يسير طريق الجادة شمالا إلى بلاد صطفورة[9] - أي إقليم بنزرت اليوم - ، ومنها يعرج الطريق غربا في اتّجاه طبرقة، وفي هذا يقول ابن حوقل الذي زارها في القرن 4هـ/ 10م، " **من أراد طبرقة من تونس على "الجادة" اجتاز على مدينة باجة الكثيرة الغلات والزروع ما ليس بجميع المغرب، كثيرة التجارة وافرة الأرباح**"[10]. ثم يجتاز هذا الطريق بعد مرحلة، مرسى الخرز (مرسى طبرقة) الشّهير بمعدن المرجان ذات الجودة العالية، ومنها يواصل الطريق سيره بمحاذاة البحر المتوسط إلى مدينة بونة - وهي عنابة اليوم - التي كان يتفرّع منها طريق إلى المسيلة في الجنوب الغربي عبر تجيس، في القرن 4هـ / 10م[11]. إلاّ أنّ هذا الطريق الفرعي سيعرج في القرن الموالي إلى الشرق في اتّجاه القيروان مباشرة، عبر مدينة تفاخ ولاريبوس[12]، ثم يعود ويزدهر من جديد في القرن 6هـ/ 12م، لكن هذه المرّة في اتّجاه القلعة بدل المسيلة التي

---

[1] - *النوادر*، ج7، ص 127؛ *المعيار*، ج8، ص 203.

[2] - *المعيار*، ج9، ص78.

[3] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص ص 186 - 187؛ ابن حوقل، *صورة*، ص73.

[4] - المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص246.

[5] - البكري، *مسالك*، ج2، ص688.

[6] - ابن حوقل، *صورة*، ص 74 - 75.

[7] - البرزلي، *جامع*، ج2، ص398.

[8] - ابن حوقل، *صورة*، ص75.

[9] - اسم أطلقه الجغرافيون القدامى على هذا الإقليم الواقع شمال تونس (المالكي، *رياض*، ج1، ص354، تعليق الناشر).

[10] - ابن حوقل، *صورة*، ص76. وقد ذكرت الأستاذة فناكير نقلا عن البكري أنّ مدينة باجة في القرن 5هـ/11 م، كانت محطة حبوب إفريقية، إذ يأتيها كل يوم أكثر من 100 جمل ودواب، لنقل المؤن من القمح والشعير Vanacker, « Géographie », P. 675)). وقد ورد في *جامع* البرزلي أنّ " باجة وقراها أفق" (البرزلي، *جامع*، ج2، ص21).

[11] - ابن حوقل، *صورة*،، ص77. وقد ورد في *جامع* البرزلي أنّ "بلد العناب وقراها بلد..." (ج2، ص21).

[12] - البكري، *مسالك*، ج2، ص769. حيث يذكر البكري طريقا يربط بونة بالمسيلة.

خربت بانتقال بني حماد منها إلى القلعة.[1] ومن بونة يتساحل دائما طريق "الجادة" ، مارّا بسكيكدة، وجيجل إلى بجاية التي لم يشر إليها ابن حوقل،[2] لأنّها تأسّست على يد بني حماد بعد الغزو الهلالي سنة 449هـ/1057م[3]، وقد بلغت هذه المدينة أوج كمالها، وعزّ ازدهارها في الربع الأول من القرن 6هـ/ 12م ، عند ما كان يتفرّع منها طريق إلى القلعة، فأشير مرورا بالمسيلة، حيث يلتقي هناك بالطريق الرئيسي الذي يربط بين القيروان وتلمسان.[4] كما كان يربط بجاية طريق إلى القسنطينة ومنها إلى سكيكدة.[5]

ومن بجاية يواصل طريق الجادة سيره إلى جزائر بني مزغناي (وهي اليوم الجزائر العاصمة). كما أشار البكري في القرن 5هـ/ 11م إلى طريق فرعي منها إلى أشير جنوبا.[6]

أمّا المدن الأخرى الواقعة على طريق السّاحل (طريق الجادة) فتنس، ووهران ، ومليلة ، ونكور.[7]

وكانت هذه المدن الساحلية محطّات نشيطة للتجارة البحرية، حيث كانت عدوات إلى الأندلس، كما ارتبطت فعالياتها التجارية بالمناطق الداخلية أيضا، حيث نقلت منتجاتها الزراعية والحيوانية والمعدنية الوفيرة إلى مدن الداخل عبر طرق فرعية.[8]

هذا، وكان آخر المحطّات الهامّة في الطريق الساحلي "**طريق الجادة**" هي سبتة وطنجة في أقصى المغرب الأقصى.

ومن ساحل سبتة وطنجة ينعطف الطريق إلى مناطق المغرب الأقصى الساحلية والداخلية.

و يبدو أنّ طريق "**الجادة**"، قد مرّ بمراحل متفاوتة، تارة تكون نشيطة مسلوكة، وأخرى مهملة مهجورة ولو مؤقتا، وذلك ناتج عن تأثيرات الوضع السياسي القائم في المغرب.

---

[1] - الإدريسي، *نزهة*، ص290 - 291. vanacker, « Géographie », P. 662. هـذا وتقع القلعة شمال شـرقي المسيلة.

[2] - حيث ذكـر ابن حـوقل طـريق الجادة من بونة مباشرة إلى جـزائر بني مزغناي (*صورة*، ص 77 - 79). هذا وقد وردت أخبار بجاية في كتب الفقه وفي أماكن عدّة منها: *المعيار*، ج1، ص 67. ج4، ص15، ج10، ص5، 212؛ البرزلي، *جامع*، ج2، ص366، 398. ونحوها كثيرة.

[3] - برانشفيك، *تاريخ*، ج1، ص32.

[4] - الإدريسي، *نزهة*، 294، وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ مدينة القلعة بقيت حية تؤدّي دورها كمحطة تجارية هامّة ولو بعد انتقال بني حماد منها إلى بجاية سنة 483 /1090، وظلت كذلك إلى أن خرّبها الموحّدون سنة 547هـ/1152م (برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص33).

[5] - Vanacker, « Géographie », P.669.

[6] - البكري، *مسالك*، ج2، ص 771.

[7] - ابن حوقل، *صورة*، ص، 77 - 79؛ المقدسي، *أحسن التقاسيم*، 229؛ الإصطخري، *مسالك*، ص34.

[8] - ابن حوقل، *صورة*، ص 77 - 79؛ المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 229؛ *الإصطخري، مسالك، ص34.*

فلئن كانت نشيطة كثيرة الارتياد والسلوك في العهد الروماني والبيزنطي، فإنّ دخول المسلمين إفريقية أدّى إلى هجرانها لفائدة طريق عبر الصحراء الليبية وذلك منذ القرن 1هـ/ 7م.[1] ثم يعود طريق "الجادة" وينتعش من جديد منذ منتصف القرن 3هـ/9م، عندما أصبح المسلمون أمّة بحرية، سيطرت على سواحل المتوسط في ظلّ الدّولة الأغلبية والفاطمية.[2]

ثمّ إنّ طريق "الجادة" أخذ يقلّ سلوكها ولاسيّما في منتصف القرن 5هـ/ 11م، وذلك بفعل مجيء الهلاليين، وفشل المرابطين ثمّ الموحّدين في السّيطرة على البحر الأبيض المتوسط[3]. هذا ورغم كلّ تلك الصّعوبات في سلوك طريق "الجادة"، فإنّها ظلّت تؤدّي دورها كطريق هامّ إلى مصر، خلال القرون الموالية، ولاسيّما في القرنين 7 - 8هـ /13 - 14م، ويقدّم سلوك هـذا الطريق من قبل الرحّالتين المغربيين التجاني وابن بطوطة في بدايــات القــرن 8هـ/14م أحسن دليل علــى ذلك.

[1] - عمر موسى (عز الدين)، "طريق"، 108؛ Vanacker, « Géographie », P. 663. وذلك لسببين مهمّين : قيام مراكز الإنتاج في الداخل ، واتقاء غارات الروم .

[2] - ابن حوقل، *صورة*، ص65، 143 - 144.

[3] - موسى عمر (عز الدين)، "طريق"، ص116. وهو ما يعني سيطرة المدن الإيطالية كبيزة وجنوة والبندقية على البحر الأبيض المتوسط.

ج ـ الطـــريق عبـــــر الصحـــراء الليبية من المغــرب الأقـــصى إلـــى مصر

هو الطّريق البرّي الصّحراوي الذي ينطلق من الفسطاط[1] ـ أول مدينة اختطّها المسلمون بمصر ـ إلى إفريقية (القيروان)، عبر بلاد الواحات المصرية[2] والصحراء الليبية ، علـــى غرار مدينة سنتارية التي خــربت بعد سنة ـ442هـ / 1050م، وقامت علـــى أنقاضها واحـــة سيوة[3] ـ التي تقع اليوم على حدود مصر وليبيا ـ ومنها إلى واحة أوجلة ، فبلاد فزّان، ولاسيّما ودّان التي منها تتفرّع الطرق، إمّا شمالا في اتجاه طرابلس، فالقيروان، أو جنوبا في اتّجاه زويلة، فبلاد الســـودان.[4]

ويبدو أنّ هذا الطريق كان مسلوكا منذ القرن 1هـ/ 7م[5]، وذلك لاعتبارات أهمّها: أنّ المسلمين الفاتحين لإفريقية لم يكونوا أمّة بحرية ، بل أمّة صحراوية تميل بطبيعتها إلى الصّحراء، و تعوّدوا على السّفر فيها، وتحمّل مشاقها ، في حين أنّ الـــرّوم ـ ومن قبلهم القرطـــاجنيون والفينيقيون ـ كانت أمّة بحرية ، اخترعوا طريق السّاحل، فكان على المسلمين أن يبتعدوا عن هذا الطريق، اتقاء هجماتهم المباغتة، وأن يجدوا له بديلا، فكان ذلك الطريق الصحراوي عبر الواحات بدلا من الإسكندرية.

أضف إلى ذلك أنّ عواصم الدول المستقلة القائمة بالغرب الإسلامي منذ القرن 2هـ/ 8م، مثّل القيروان بإفريقية، وتاهرت بالمغرب الأوسط، وفاس بالمغرب الأقصى[6]، وحتى الفسطاط بمصر، كانت كلّها مدنا داخلية. وبتواجد مراكز التفوذ السياسي في الداخل، فإنّ مناطق الإنتاج، والطرق المسلوكة ستكون ـ بالطّبع ـ داخلية.[7]

ورغم أهميّة هذا الطريق في القرنين 1 ـ 2هـ/ 7 ـ 8م، فيبدو أنّ مصادر المالكية التأسيسية ـ ولاسيّما *المدونة* ـ لم تشر إلى هذا الطريق إشارة واضحة، ـ

---

[1] ـ البرزلي، *جامع*، ج2، ص18؛ *المعيار*، ج2، ص226. وكانت الفسطاط (أسّسها عمرو بن العاص سنة ـ (23هـ/643 م) تقع على مسافة ميلين، شمالي القاهرة التي أسّسها القائد الفاطمي جوهر الصقلي، سنة359هـ/969 م، وهو ما يعني قيام القاهرة على أنقاض الفسطاط في القرون الموالية (أحمد علي المقريزي، *الخطط*، دار التحرير للطبع والنشر ، بيروت ، لبنان، 1968 ، ج1، ص536 . ج2، ص6).

[2] ـ هي المدن الواقعة بين الفسطاط شرقا والصحراء الليبية غربا، وبين الإسكندرية شمالا، وأرض النوبة جنوبا، حيث تكثر في هذه المناطق الواحات في صعيد مصر (المقريزي، *خطط*، ج1، ص440).

[3] ـ المقريري، *خطط*، ج1، ص439؛ Vanacker, « Géographie », p. 663.

[4] - Vanacker,“Géographie“, P.662.

[5] - Vanacker, ibidem, P.667.

[6] ـ بالنسبة إلى أخبار تخطيط القيروان، انظر(البرزلي، *جامع*، ج2، ص18؛ *المعيار*، ج2، ص226). وبالنسبة إلى تأسيس فاس انظر (*المعيار*، ج1، ص 256، 265).

[7] ـ عزّ الدين (عمر موسى)، "طريق"، ص107.

على حدّ علمنا ـ يمكن من خلالها تبيين مسالك هذا الطريق الصحراوي. قد نجد في هذه المصادر إشارات إلى كراء دابة من الفسطاط إلى إفريقية،[1] دون إشارة إلى بقية مسالك هذا الطريق؛ أهي من الفسطاط إلى الإسكندرية، ومن ثمّ سلوك طريق "الجادة" إلى برقة، أم من الفسطاط إلى إفريقية عبر طريق الواحات والصّحراء الليبية ؟ أسئلة يصعب علينا استنطاق كتب الفقه المالكية للإجابة عنها.

غير أنّه ورد في *المدونة*: " **قلت: أرأيت إن اكتريت من إفريقية إلى مصر...ولم أسمّ الفسطاط، ولا غير ذلك من مدائن مصر، قال هذا على كراء الناس، لأنّ كراء الناس من إفريقية إلى مصر إنّما هو الفسطاط** "[2]. ومن المحتمل جدّا أن يكون الكراء المذكور في هذا النصّ من إفريقية إلى الفسطاط قد تمّ عبر طريق الواحات والصّحراء الليبية، ذلك أنّ سحنونا (ت 240هـ/854م) عاش في عصر ازدهار هذا الطريق الصحراوي، كما أنّه عوّدنا على ذكر اسم " برقة" عند ما يكون الطريق في اتّجاهها.[3]

وإذا كان المراد بـ" **مصر**" في عرف الناس هو "**الفسطاط**"، وهو كذلك في جميع الأماكن التي ورد ذكرها في *المدونة*، فإنّ ذلك يعني تفرّع طريقين من الفسطاط: فالنّصوص التي تشير إلى كراء دابة من مصر إلى برقة[4] ـ كما مرّ بنا ـ تعني " طريق الساحل"، أمّا التي تذكر كراء من إفريقية إلى مصر مباشرة[5]، أو بالعكس ، فهي ـ كما تبدو ـ تشير إلى طريق الواحات (واحة سيوة) عبر الصحراء الليبية.[6]

على أنّ الظروف الاقتصادية والسياسية والعقائدية لعبت دورا أساسيا في تطوّر أحداث هذا الطريق الصحراوي عبر التاريخ. كما أنّ لهذا الطريق علاقة ذات أهمية كبرى ببلاد السودان.

كانت الصحراء الليبية في تلك الفترة ذات أهمية تجارية خاصّة من حيث ربط تجارة بلاد السودان بالتجارة الكبرى، وكانت مدينة زويلة مركز الدخول إلى بلاد السودان،[7] بينما كانت مدينة أجدابية الميناء البحري لتلك التجارة، هذا بالإضافة إلى مرور هذه التجارة عبر الصحراء الليبية إلى مصر عن طريق الواحات.[8] ولكنّ هذه الأهمية التجارية للصحراء الليبية بدأت تتغيّر تدريجيا، إلى أن تمّ تغيير شبه كلي في النّصف الثاني من القرن 3هـ / 9م. يقول ابن حوقل إنّ ذلك وقع في أيّام أبي العباس أحمد بن طولون لأسباب جغرافية، فعزف التجار عن طريق

---

[1] ـ *المدونة*، ج11، ص499.

[2] ـ *نفسه*، ج11، ص 499.

[3] ـ *نفسه*، ج11، ص484.

[4] ـ *نفسه*، ج11، ص481؛ *المعيار*، ج8، ص279، ونحوها كثيرة. ابن خرداذبه، *مسالك*، ص 84 - 85؛ الإصطخري، *مسالك*، ص37).

[5] ـ *المدونة*، ج11، ص499.

[6] - Vanacker, « Géographie », P.663.

[7] ـ اليعقوبي، *البلدان*، العراق، المطبعة الحيدرية، 1957، ص345؛ ابن حوقل، *صورة*، ص65.

[8] ـ *المدونة*، ج11 ، ص499 ؛ ابن حوقل، *صورة*، ص70، 91، 143 - 144؛ حسن (إبراهيم حسن)، *تاريخ الإسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي*، دار الجيل، بيروت، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1996، ط4، ج4، ص 382.

الواحات، لمشاقه من جرّاء رماله المتحرّكة ورياحه العاصفة وقلّة الأمن في نواحيه، فتحوّل التجار إلى طريق سجلماسة وأوداغست، ورحل تجار العراق من بصريين وكوفيين وبغداديين إلى هذه المدينة الصفرية.[1]

وأغلب الظنّ أنّ هناك عواملا سياسية اقتصادية عقائدية، بالإضافة إلى هذا العامل الجغرافي، شجّعت على تحوّل التجار من طريق الصحراء الليبية إلى طريق سجلماسة. كما يبدو أنّ هذه العوامل كانت أكثر أهمّية من الصّعوبات الطبيعية الجغرافية التي نجدها في كتب الجغرافيين القدامى.

و ربّما تعود تلك الأسباب السياسية الاقتصادية العقائدية إلى أنّ إفريقية الأغلبية، و مصر الطولونية كانتا من أهمّ مراكز أهل السنة، - ولاسيّما المالكية منها - وتمثّلان الارتباط بالجماعة، متمثلة في الاعتراف بالخلافة العباسية ولو بصورة اسمية.

قامت الدولة الفاطمية بإفريقية في سنة 296هـ/909 م، وعملت على تقويض دول الخوارج بتاهرت و سجلماسة غربا[2]، وجعلت منطقة المغرب الأقصى البوابة الأساسية للتجارة عبر الصحراء بدلا عن المغرب الأوسط، وهيّأ كلّ ذلك المناخ المناسب لأهل السنّة - ولاسيّما المالكية - للقيام بالدّور الرئيس في تلك التجارة، ولم يمض إلاّ وقت يسير، حتّى سمعنا المقدسي - الذي كتب كتابه في حدود سنة 380 هـ/990 م - يروي لنا أنّ أهل سجلماسة أهل سنة[3]، بعد أن كانوا من قبل صفرية.

وجاءت أحداث القرن 5 - 6هـ/ 11 - 12م، لتكرّس التطور ذاته، بل وأسوء من ذلك، حيث إنّ فشل المرابطين ثم الموحّدين في السيطرة على موانئ البحر الأبيض المتوسط، وبالتالي إقصاء المدن الإيطالية المسلمين واليهود عنها[4]، وتزامن ذلك بمجيء الأعراب، وقطعهم طريق "**الجادة**" مع طريق الصحراء الليبية[5]، ممّا أدّى إلى سدّ الطرق المؤدّية إلى مصر، فلم يأمن الناس على النّفس والمال برّا وبحرا. فقال شاعرهم:

البحر للرّوم لا تجرى السّفينة به   إلا على غرر والبرّ للعرب

وغدا التّساؤل الرئيسي لدى الفقهاء: أيّهما أفضل: الحج أم الجهاد[6]؟

---

[1] - ابن حوقل، *صورة*، ص65، 143 -144؛ بوتشيش (إبراهيم القادري)، *تاريخ الغرب الإسلامي قراءات جديدة في بعض قضايا المجتمع والحضارة*، دار الطليعة، بيروت، ط1، 1994، ص57؛ ناعمي (مصطفى)، "أهمية التجارة بالنسبة للبنية الاقتصادية والاجتماعية غرب الصحراء بلاد تكنة"، *مجلة البحث العلمي*، المغرب، عدد 35، 1985، ص162. وانظر أيضا: . (Vanacker, « Géographie », P. 663). هذا، و قد حكم ابن طولون من سنة - 254هـ / 868 م إلى سنة 270 هـ/ 884 م .

[2] -الإصطخري، *مسالك*، ص34.

[3] - المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص231.

[4] - الزهري، "كتاب الجغرافية"، محمد حاج صادق، *وثائق دراسات شرقية*، مجلد 21، 1968، ص 292.

[5] - الإدريسي، *نزهة*، ص183، 186.

[6] - ابن رشد، *فتاوى ابن رشد*، تحقيق المختار بن الطاهر التليلي، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1987، ط1، ص1021؛ *المعيار*، ج1، ص 432 - 435.

وفي هذا الوضع المتأزّم قامت الثورة الموحّدية لتقطع طريق المغرب الأقصى عن المسافرين، فكان على تجّار الصحراء إيجاد بديل له، فاكتشفوا طريقا صحراويا قليل ماؤه، ولا يسلك إلا بدليل، يربط بين سجلماسة والبهنسا في مصر، وذلك سنة531 هـ/1136[1]. وكان هذا بداية انتعاش طريق الصحراء الليبية المؤدّي إلى مصر عبر الواحات.

وبانتعاشه من جديد، بدأت ورقلان تزدهر كمركز أساسي لتجارة الذهب مع السودان، خاصّة في القرنين 6 - 7هـ /12 - 13م[2].

وفي القرون الموالية أصبح الدخول إلى بلاد السودان من مصر يسلك هذا الطريق الصحراوي،[3] بالإضافة إلى كونه طريق الحجّ و التجارة. فأغلب الظنّ أنّه الطريق الذي سلكه منسى موسى في القرن 8هـ / 14م[4].

وقد أكّد ابن بطوطة أنّ أهل تكدا لا عمل لهم غير التجارة، يسافرون كلّ عام لمصر عبر الواحات الصحراوية.[5] ولا ريب أنّ الحروب الصّليبية[6] (بين سنتي 490 - 690 هـ/ 1096 - 1291 م)، قد لعبت دورا بارزا في أهميّة الصحراء الليبية كطريق تجارة وحجّ، وقد ظهر ذلك جليّا في ازدياد أهميّة ميناء عيذاب بمصر للحجاج المغاربة، وأهل البلاد السودانية، خاصّة في القرن 7هـ/ 13م[7].

وهكذا يتبيّن لنا أنّ الظروف الاقتصادية والسياسية والعقائدية قد لعبت دورا أساسيا في تحوّل الطريق عبر الصّحراء عن الصّحراء الليبية وطريق الواحات، ابتداء من النصف الثاني من القرن 3هـ/9م. وما أن تبدّلت تلك الظروف، حتّى عاد للصّحراء الليبية دورها الرئيسي في تجارة عبر الصحراء، ابتداءا من القرن 6هـ/ 12م[8] .

هـذا، وكانت الغاية من سلوك هذه الطرق الصّحراوية، سواء من مصر إلى سجلماسة غربا عبر الواحات، أو منها إلى زويلة جنوبا، هو الوصول إلى ذهب السودان، فما هي سبلهم إلى ذلك ؟

---

1 - الإدريسي، *نزهة*، ص 162 - 163.

2 - الإدريسي، *نفسه*، ص131.

3 - موسى (عز الدين عمر)، "طريق"، 117.

4 - السعدي، عبد الرحمان، *تاريخ*، ص17. كعت، محمود ، الفتاش، ص34 . وكانت رحلة هذا الملك المالي إلى الحج عام 727 هـ/1324م.(الهادي المبروك، *مالي*، ص ص 34 - 33)

5 ابن بطوطة، *رحلة*، ص 697. وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ البرزلي، كان قد أشار إلى أنّ من أهمّ أسباب انتعاش هذا الطريق الصحراوي الليبي في القرن 8 هـ/14م، ما كان يتمتّع به أمراء بني حفص، من قوّة وبطش على الأعراب، ولاسيّما في عهد الأمير أبي فارس عبد العزيز أبي العباس أحمد (ت 838هـ/ 1434م) فأصبحت الطرق البرية آمنة، وبالتالي ازدهار الطريق الصحراوي الليبي إلى مصر. (البرزلي، *جامع*، ج4، ص21).

6 - الحروب الصليبية: حملات عسكرية قام بها المسيحيون في القرون الوسطى للاستيلاء على الأراضي المقدسة. تقسم إلى 8 حملات، سبقتها حملة شعبية، انتهت بانتصار المماليك وطرد الصليبيين.

7 - الزهري، *الجغرافية*، ص116؛ اليعقوبي، *البلدان*، ج6، ص 183.

8 - موسى، عز الدين عمر، طريق، 118.

2- الطـريق إلـى بـلاد السودان[1]

تكمن أهمية هذا الطريق في كونه طريق جلب ذهب السودان ورقيقـها[2].

و يبدو أنّ أقدم إشـارة في كتب فقه المالكية إلى اتصال المسلمين ببلاد السودان تعود إلـى بداية القـرن 2هـ / القـــرن8م. فقد ورد في *البـــيان*: "*وسئل مالك عن الرجل يبتاع من رقيق العجم من السودان*"[3].

و لئن سوّى الإمام مـالك بين التجارة إلى بلاد السودان والتجارة إلى أرض الروم، باعتبار الأخيرة أرض شرك وحرب، و كره ذلك[4]، نتساءل عن موقف فقهاء المالكية ـ ولا سيّما الأفـارقة ـ من التجارة إلى بلاد السودان ؟ هل اعتبروها بلاد حـرب أم شرك ؟ و لماذا لم يمتثل التجار لمواقف العلماء من منع السفر إلى بلاد السودان؟ و أخيرا، ما هي الطرق المؤدّية إلى بلاد السّودان؟

الطـرق المؤدّيـــة إلى بـــلاد السّودان

كانت تجارة بلاد الغرب الإسلامي الوسيـط إلى بلاد السودان تتمّ عبر الطرق الصّحراوية. والطريق الصحراوي ليس كغيره من الطرق المعتادة لدى المغاربة.

وقد قدّم ابن حوقل وصفا عاما ومقتضبا لهذا الطريق الصحراوي بقوله: "**.... وبين المغرب والبلدان التي قدّمت ذكرها وبلد السودان مغاور وبراري منقطعة، قليلة المياه، لا تسلك إلاّ في الشتاء، وسالكها في حينه متّصل السفر، دائم الورود والصدور...** "[5].

ويقـول المقـدسي عن هـذا الطـريق: "**....إنّه بعيد الأطـــراف، كثيـــر المفـاوز، صـــعب المسالك، كثيـر المهالك...**"[6].

فالطريق الصّحراوي طريق ـ قبل كل شيء ـ لا أثر له يسلكه المسافرون.

---

[1] ـ يقول المقدسي عنها: هي "البلدان التي تتاخم بلاد المغرب ومصر من قبل الجنوب، وهي بلدان مقفرة واسعة شـــاقّة" (المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 241). وهي تضمّ جزءا من جنوبي موريتانيا الحالية وشمال كلّ من جمهوريات مالـي والنيجير والتشاد حتى نيجيريا حيث مملكة بـرنو.

[2] ـ ابن حوقل، *صورة*، ص 100؛ المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 216.

[3] ـ ابن رشد، *البيان*، ج4، ص 167. أشار ابن عذاري إلى أنّ إبراهيم بن أحمد الأغلبي (242 ـ 249هـ/ 856 ـ 863م) قرّب إلى قصره خمسة آلاف من السود (*البيان*، ج1، ص 164).

[4] ـ *المدونة*، ج10، ص 270؛ *النوادر*، ج3، ص 383؛ ابن رشد، *البيان*، ج4، ص 170.

[5] ـ ابن حوقل، *صورة*، ص100.

[6] ـ المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص216.

يقول ابن بطوطة: " وتلك الصحراء... لا طريق يظهر بها ولا أثر، وإنّما هي رمال تسفيها الرياح، فترى جبالا من الرّمل في مكان ثم تراه قد انتقل إلى سواه..."[1].

وبناء على هذا، فقد كان التجار يتاجرون إلى بلاد السودان مشيا على الرّمال، بالاعتماد على وسيلتين هامتين، إحداهما **الجمـل**[2].

فتنشيط التجارة بين المغرب شمالا وبلاد السودان جنوبا، إنّما يعود ذلك أساسا إلى شيوع استعمال الجمل في الصّحراء، و لا سيّما بعد دخول المسلمين فيها.[3]

أمّا الوسيلة الأخـرى لاجتياز كثبان الرّمـال فـي الصحـراء فهي **الـدليل**، حيث لم يكن بـدّ من اتخــاذه.[4] وقد أشـار الفقـهاء إلى تحمّل الدلـيل مسؤولـية حفــظ أرواح المسافـرين إذا أغـرّ، أما إذا أخطـأ ففيه خـــلاف.[5]

ولتفادي مثل تلك المشاكل كان يشترط في مرشدي القافلة انتماؤهم إلى قبائل المنطقة التي يجتازونها إلى أن تنتهي الرّحلة[6]، حيث يتوسّطون في تحديد واجبات المرور[7]. وقد أكّد ابن بطوطة أنّ دليلهم بين **تاسرهلا** و **ولاتة** كان من أهل مسوفة التي كانت تسيطر على تلك المناطق آنذاك.[8]

على أنّ هذا الطريق الصحراوي كان أحيانا معلّما بالآبار[9]. فقـد حفر عبد الرحمان بن حبيب آبـارا على طول الطريق الصحراوي الممتدّ من سجلماسة إلى أوداغست[10]. كما أنّ المسافرين كانوا يستهدون في الصحراء بوضع خرق من الأثواب على شجيرات الواحات. فيتعيّن على كلّ قافلة أو مارّ أن يضيف إليها شيئا

---

[1] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 675 - 676.

[2] - بالنسبة إلى الجمل وظهوره بالغرب الإسلامي الوسيط سنتحدّث عنه لاحقا في الفصل الثاني.

[3] - المكي، سالم، *الاقتصاد*، ص45.

[4] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص675. R. Manny, Les siècles obscurs de l'Afrique noire, Fayard, Paris, 1970, P.2.

[5] - *النوادر*، ج7، ص88. وفي حالة تغريره لا كراء له.

[6] - و ذلك لخفارة الركب (أحمد الشتيوي، *مظاهر*، ج2، ص 712 - 714).

[7] - ناعمي (مصطفى)، "التجارة"، ص198. وقد أشار الأستاذ سالم المكي إلى أنّ دور سكان الصحراء من البدو في التجارة عبر الصحراء كان ذا طابعين: إيجابي وسلبي.

فالإيجابي: يتمثل في استعداد هذه القبائل دوما للقيام بدور الحمل، ونقل البضائع مقابل أجور غالبا ما تكون بـاهظة. أما وجهها السلبي فيتمثّل في تمرّدها وإغارتها على القوافل المارّة بها، وأحسن حال في ذلك فرض مكوس أورسوم باهظة مجحفة على المارّين بها من القوافل (سالم المكي، *الاقتصاد*، ص45؛ إبراهيم حركـات، الصحــراء، ص30).

[8] - وبحكم انتماء هذا الدليل إلى المنطقة، ورغم أنّه كان أعور العين الواحدة، ومريض الثانية، فقد كان أعرف الناس بهذا الطريق الصّحراوي، وهو أمر أثـار إعجـاب ابن بطـوطة كثيـرا (ابن بطوطة، *رحلة*، ص676).

[9] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص226.

[10] - Vanacker, « Géographie », P. 667

من حوائجه، فيكون تكدّس هذه الأشياء دليلا على وجود الشجرة في درب مطروق يشجّع المسافرين على مواصلة السّير فيه، لأنّ الشّعور بمرور زميل سابق، أمر ينعش قاطع الصحراء في ذلك السكون الشامل، والفضاء المملّ بتشابه مناظره[1].

هـذا وإنّ رؤية روث الجمل وعظامه المبيضّة، بل العثور على هيكل عظمي لمسافر قضى في الطريق نحبه، يسرّ عين المارّ بها، لأنّها تؤكّد له مرور قافلة في تلك الطريق من قبل.[2]

على أنّ من تقنيات السفر في هذا الطريق الصحراوي انطلاق القوافل الصحراوية في فصل الشتاء أو قبله ـ وذلك على العكس من المسير على البحر ـ[3]، لأنّ صيف الصحـراء لا يطـاق.

كما أنّ السير به كان يتمّ ليلا في السحر الأخير منه[4]، ويمشون إلى أن تطلع الشمس، وترتفع ويشتدّ الحرّ على الأرض[5].

يقول مالك في هـذا الصّدد: "**وكان من شأن النّاس أن يقتادوا بعد الصبّح إلى الإسفار، وينزلوا من آخر النهار، فيقيموا حتى يناموا نومة إلى ثلث اللّيل، وترعى دوابهم ثم يركبوا. قال: و كـانوا يريحون عند الفياح، و ذلك عند زوال الشّمس...**"[6].

أمّا بالنسبة لتحميل الجمل، فقـد أشارت كتب الفقه المالكية، إلى الـزوامل، والأعـكام و الأعدال التي توضـع فيه الأغـراض على جـانبي الجمل[7]، دون إشـارة إلـى كيفية تحميلها، لذلك فإنّ هــذه المعلومـات غير وافية[8].

---

[1] ـ حسنين (أحمد محمد)، *في صحراء ليبيا*، د.ت، ص 87.

[2] ـ حسنين، (أحمد محمد)، *نفسه*، ص87.

[3] ـ محمد بن عمر، *أكرية السّفن والتداعي بين أهلها*، تحقيق محمد أنور طـاهر، *الكراسات التونسية*، عدد 123 ـ 124، الثلاثة الأشهر الأولى والثانية، 1983، ص14، 19؛ ابن حوقل، *صورة*، ص 100؛ حسنين (أحمد محمد)، *صحراء*، ص 123.

[4] ـ البرزلي، *جامع*، ج6، ص226.

[5] ـ يمكن أن نفهم هذا المعنى من قوله تعالى: " وإنكم لتمرون عليهم مصبحين وبالليل أفلا تعقلون" سورة الصّافات، الآيات 137 ـ 138. حيث أشار القرآن هنا إلى أوقات سير العرب في صحراء الجزيرة العربية، وهي الصباح والليل، مثلما بينّا أعلاه.

[6] ـ *النوادر*، ج3، ص 31. وقول مالك هذا مقتبس من قوله عليه السلام: " ... وإذا سرتم في الجدب [أي في الصّحراء] فعليكم بالدّلج ..." (*النوادر*، ج3، ص 31). و الـدلج: هـو السير في آخـر الليل.

[7] ـ البرزلي، *جامع*، ج3، ص147. ابن رشد، *البيان*، ج9، ص139.

[8] ـ Jean Devisse, "Routes", P.P. 45-46 . و بالنسبة إلى تقنيات تحميل الجمل، و نوعية تلك الحمولات عند الذهاب إلى بلاد السودان، انظر (المغيلي، محمد بن عبد الكريم، *أسئلة الأسقيا وأجوبة المغيلي*، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1974، ص13؛ P. vilar, *Or et monnaie dans l'histoire*, Paris .1974, P.64 ; M. Bloch, « le problème de l'or au moyen – âge », *A. E. S. C*, Janvier, 1933, P.1-34 ; M. Lombard, « l'or musulman du VI au XI^{éme} siècle », *A.E.S.C*, 1947, P. 143-160).

بقـي أن نشير إلى أنّ هـذه الطرق وغيرها لم تبق ثـابتة عبر القرون. فهناك دواعٍ سياسية عقائدية و أخرى طبيعية، عملت على تغيير القوافل لمسالكها من وقت إلى آخر، ولكن الاتجاهات عموما بقيت ثابتة، مادامت بعـض المراكز لم تفقـد قيمتها لسبب أو لآخـر[1].

فقهاء المالكية والتّجارة إلى بلاد السودان

رغم أنّ التاريخ لم يسجّل لنا أنّ بلاد السودان كانت في حرب مع المسلمين[2]، فقد لاحظنا ـ انطلاقا من المصادر المالكية ـ غياب أيدولوجية واضحة لدى الفقهاء حول التجارة إلى بلاد السودان، لاسيّما لـدى فقـهاء القرون الأربعة الأولـى الهجـرية، حيث عدّوا أرض السـودان أرض شـرك[3]، و بالتالـي أرض عـدو من بـاب أولـى[4]. ومن هنا كرهوا التجارة إليها، بل وحاولوا الترغيب عنها.

فقد نهـى سحنون **" عن التجـارة إلـى أرض السـودان لجـري أحكـام أهـل الكفـر عليه [5]".**

كما رفض اقتراح تاجر بناء قنطرة يجوز الناس عليها إلى داره، لأنّ ذلك التاجر يتعامل مع بلاد السودان. [6]

إنّ مثل هذا التصرّف يأتي محاولة من الإمام **سحنون** في ترغيب المسلمين عن تعاطي التجارة مع بلاد السودان. لكن، يبدو أنّ مسعاه هذا لم يكلل بالنجاح[7]، حيث كانت تخرج من مدينة القيروان شبكة طرقية متفرّعة تفرّع أشعة النجوم إلى بلاد السودان. وهي ظاهرة اشتكـى منها خلفه من بعده، علـى غرار ابن أبـي زيد القيروانـي (ت 386هـ/995 م) الذي ذهب في *رسالته* إلى مساواة التجارة مع بلاد السودان بالتجارة مع أرض العدو. يقول ابن أبي زيد: **" وتكره التجارة إلى أرض العدو وبلد السودان[8]".** وكذلك القابسي (ت403 هـ/1012 م) الذي اعتبر السفر إلى بلاد السودان ابتلاء من الله[9]، كما أفتى بعدم نفاذ القراض إلى

---

1 ـ حركـات (إبراهيم)،" دور"، ص30.

2 ـ هـذا إذا استثنينا حملتي المرابطين على أوداغست سنة 444هـ / 1054م، وعلـى غانة سنة 469هـ/1076م، وحملة المنصور الذهبي سنة 1000هـ/ 1591م ضد مملكة سنغـاي المسلمة (نقـولا زيادة، *المغـرب*، ص 175).

3 ـ البرزلي، *جامع*، ج6، ص 271.

4 ـ *المعيار*، ج10، ص 135.

5 ـ *النوادر*، ج3، ص 383.

6 ـ الطالبي، محمد، *تراجم أغلبية مستخرجة من مدارك القاضي عياض*، تونس، 1968، ص 126.

7 ـ إدريس، هادي روجي، *الدولة الصنهاجية*، ج2، ص 292.

8 ـ ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص 168. فقد جعل ابن أبي زيد التجارة مع بلاد السودان هنا مكسبا غير طيب يجب التحرّز منه.

9 ـ *المعيار*، ج10، ص 135.

بــلاد السودان[1]، مع أنّ القراض تصرّف مألوف وعادي في ديار الإسلام، ودونه لم يكن للتجارة في العالم الإسلامـــي أن تعرف ازدهارا.

على أنّه يمكن أن نلاحظ أنّ تعليمات فقهاء القيروان فيما يخصّ منع المسلم من دخول بلاد السودان للتّجارة، كانت متضاربة، و لم تكن دائما محل تطبيق. فقد أجاز **سحنون** لرفقة من التجار إلى بلاد السودان دفع رسوم الطريق، التي يتعرّضون لها أثناء سفرهم من بلاد السودان وإليها[2]. و أعلمنا **المالكي** أنّ **ابن أبي زيد القيرواني** - رغم كراهته التجــارة إلى بلاد السودان - كان يملك زقا سودانيا[3]. و في فتوى لـ**لقابسي**، وردت إشارة إلى وجــود حيّ كامل للمسلمين ببلد من بلاد الســودان - لم يذكــر اسمه - و معترف به لدى سلطان السودان، مع أنّ هؤلاء المسلمين كانوا يقومون بشعائر دينهم كما ينبغـــي[4].

وتجــدر الإشارة إلى أنّ الفقهاء قد عللوا تلك التعليمات بتخوّفهم من تزعزع إيمان المسلمين. وإذا كان الواقع قد بيّن عكس ذلك[5]، وإذا تذكّر المرء أنّ البلاد السودانية لم تكن أرض حرب، حتى يمنع الإتجار إليها، لا نجد لمواقف فقهاء المالكية القيروانيين في ذلك الوقت تفسيرا، غير محاولتهم ضرب المصالح الاقتصادية لجماعات الخوارج، المسيطرة على هذه الطرق آنذاك، والمحاربة لأهل السنة، ولاسيّما المالكية منهم[6]. ولا نــدري هل كان لهذا العامل الديني دور بارز في تحوّل الطريق عبر ورغلة - تادمكة الإباضيتين[7] منذ منتصف القرن 3هـ / 9م، إلى الطريق الغربـــي عبـــر سجلماسة؟[8]

وقد ظلّ الخوارج عموما يتحكّمون في أهمّ النقاط الاستراتيجية بالصّحراء الشمالية مدة طويلة. ومنذ وقت مبكّر نجد المذهب الخارجي الإباضي قد سيطرت على المدن الحدودية مع بلاد السودان، مثل زويلة شرقا، وغدامس، وورغلة (من

---

[1] - *المعيار*، ج9، ص116.

[2] - البرزلي، *جامع*، ج9، ص 567. وكأنّ سحنون بهذه الفتوى أعطى جواز السفر للتجار إلى بلاد السودان.

[3] - المالكي، *رياض*، ج 2، ص 483. و الزق، وعاء من جلد، يجزّ شعره، ويتّخذ لتبريد الماء وغيره.

[4] - *المعيار*، ج10، ص 135. و قد رأى ميتشل برت - بالاعتماد على ما وصف به البكري مسلمي مملكة غانة (*مسالك* ، ج2، ص 871 - 874) - أنّ هذا البلد قد يكون مملكة غانة (ميتشل برت، "فتويان من أواخر القرن الرابع الهجري وتتعلقان بالتجارة عبر الصحراء"، *مجلة البحوث التاريخية*، ليبيا، عدد1، سنة ثالثة، جانفي 1981، ص67).

[5] - لأنّ هذه التجارة الكبرى كانت العامل الرئيسي في نشر الإسلام في ربوع بلاد السودان (خدوري مجيدي، *الحرب و السلم في شرعة الإسلام*، الدار المتحدة للنشر، بيروت، 1973، ط1، ص305؛ نجم الدين الهنتاتي، "الجهاد"، ص19).

[6] - عزّ الدين (عمر موسى)، "طريق"، ص110.

[7] - بـاولو (فرناندو)، "نظام تجارة تادمكة و جاو و كاوكاو و كوكيا في إطار تــاريخ الاتصالات الثقافية على امتداد طرق التجـارة عبـر الصحـراء"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، عدد3، 1981، ص47. وظلّت تادمكة تدين بالخارجية إلى أن دخلها جيش المرابطين في النصف الأول من القرن 6هـ / 12م، فتحوّل أهل تادمكة إلى المذهب المالكي السني فقـط (*نفسه* ، ص47).

[8] - أشار المقدسي إلى أنّ أهل سجلماسة كــانــوا أهل سنة بعد أن كانوا من قبل صفـرية (المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص231).

بلاد الزاب)، بل ونشروا مذهبهم هذا في مدن سودانية مثل تادمكة كما أشرنا أعلاه. وقد ذكر ابن بطوطة أنّه وجد قوما من الإباضية في قرية زاغرى الواقعة بين ولاتة وإمبراطورية مالي.[1] هذا، وكانت الصفرية الخارجية منتشرة في درعة خلال القرن 3هـ/ 9م، وفي ضواحي فاس ومنطقة سجلماسة. ولكنّ المذهب المالكي استطاع أن يكتسح تدريجيا كلّ المجموعات الإسلامية في الأقطار السودانية[2]، بفضل التجارة إلى هـذه البلدان السودانية[3]، وبفضل المرابطين في القرن 5هـ/11م، والذين يرجع الفضل في ظهور حركتهم إلى أبي عمران الفاسي القيرواني(ت430 هـ/ 1038م) تلميذ القابسي، والذي - بدوره - بعث تلميذه عبد الله ابن ياسين إلى رباط السنغال ليكون ناظرا في شؤون المسلمين هنالك[4]. والنتيجة هو سيطرة السنيّين المالكيّين على المسالك الصحراوية إلى بلاد السودان، وبالتالي هيمنة المذهب المالكي وانتشاره في ربوع بلاد السودان، حتّى إلى يومنا هـذا.

وعلى ضوء ما تقدّم، لاحظنا تدفّق المسلمين - خارجيين أوسنيّين مالكيّن - على التجارة إلى بلاد السودان، رغم تحرّز علماء المالكية من تعاطي مثل تلك التجارة، فلم تكن أقوالهم محلّ تطبيق، ربّما لأنّ هذه الفتاوى كانت تحمل في طياتها غايات سياسية أكثر منها دينية.

وعموما، كان تجار المغاربة في العصر الوسيط يسافرون إلى بلاد السودان عبر ثلاث طرقات صحراوية: الطريق الغربي (عبر سجلماسة)، والطريق الأوسـط وهو الأهمّ (عبر ورقلة)، والطريق الشرقي (عبر الجريد وطرابلس، مرورا بغدامس فزويلة).[5] ويحتمل أن يكون الطريقان الأخيران أقدم من الأول، كما يبـدو أنّ الطـريق الأخيـر أقـدم الجميع.[6]

---

[1] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص680. كما وجد بهذه القرية أيضا سنّيون مالكيون.

[2] - للوقوف على دور الخوارج و تأثيرهم في انتشار المذهب المالكي بالغرب الإسلامي، انظر (نجم الدين الهنتاتي، *المذهب المالكي بالغرب الإسلامي إلى منتصف القـــرن 5هـ/11م*، تبـر الزمان، تونس، 2004، ص 89 - 93).

[3] - حركات (إبراهيم)، "دور"، ص36.

[4] - برت (ميتشل)، "فتويان"، ص ص 70 - 73.

[5] - إدريس (هادي روجي)، *الدولة* ، ج2، ص291.

[6] - **Jean, devisse, « routes », P. 54.**

أ ـ الطريق الشرقي إلى بلاد السودان[1]

يشمل هذا الطريق اليوم كامل أراضي الجماهيرية الليبية وحدودها مع جمهوريتي التشاد والنيجير.[2]

ويبدو أنّه لم تنتظم اتّصالات بين ليبيا ومنطقة السافانا النيجيرية والتشادية إلا بعد قدوم المسلمين.

وتذكر المصادر أنّ عقبة بن نافع (ت 63هـ 682 م) لمّا فتح ودّان وفزّان سنة 46 هـ /666 م، سار إلى كوّار[3] وفتحها . وكوّار إقليم يمتدّ طولا من الشمال إلى الجنوب عن طريق سلسلة من الواحات، تمتد من فزّان إلى إقليم بحيرة تشاد، حيث قامت على ضفافها ممالك بلاد السودان الأوسط في العصر الوسيط، على غرار مملكتي كانم في التشاد، ومملكة برنو في نيجيريا[4]، ومنذ ذلك الحين تمّ فتح طريق ذات مسافة بعيدة يربط بين زويلة الليبية وكانم و برنو.[5] وهذا هو الطريق الرئيسي الأوّل الذي سلكه الإسلام إلى قلب بلاد السودان.[6]

ورغم أقدمية هذا الطريق الصحراوي الشرقي إلى بلاد السودان، فإنّنا لم نعثر على إشارة مباشرة إليها في المصادر المالكية التأسيسية، وينبغي أن ننتظر عصر المازري (ت536هـ / 1141 م)، لنعثر على إشارة إلى جلب التبر السوداني عن طريق الجريد[7].

وإذا كان هذا الطريق الشرقي الصّحراوي قد اكتسب شهرته بسبب مرور تجارة الرّقيق به، فهل يمكن أن نستخلص ممّا نجده من فتاوى منسوبة إلى الإمام مالك، وتتعلق ـ مثلا ـ بمنع بيع رقيق السودان[8] إلى اليهود والنصارى، أنّ ذلك تعبير عن تجارة الرقيق عبر هذا الطريق الشرقي الصحراوي إلى بلاد السودان[9] ؟ كما أثر عن سحنون (ت 240هـ / 854 م) فتاوى تتعلق

---

[1] ـ السودان تعني هنا، بلاد السود الواقعة على بحيرة تشاد وتشمل اليوم بلدان كل من تشاد، ونيجيريا، والنيجير.

[2] ـ بالإضافة إلى مناطق الجريد التونسي حيث كانت نقطة الانطلاق من القيروان (هادي روجي إدريس، *الدولة*، ج2، ص291).

[3] ـ ريموند (موني)، "طرق التجارة عبر الصحراء بين ليبيا ومناطق السافانا في النيجير وتشاد قبل الفتح العربي"، ليبيا، *مجلة البحوث التاريخية*، عدد1، يناير 1981، ص130. وكوّار اليوم هي منطقة بلما التشادية، وهي واحة في الصحراء بين التشاد وليبيا.

[4] ـ مؤنس (حسين)، *أطلس*، ص378

[5] ـ ريموند (موني)، "طرق"، ص130.

[6] ـ مؤنس (حسين)، *أطلس*، ص378؛ جودة(حسين جودة)، *جغرافية إفريقيا الإقليمية*، منشأة المعارف، مصر، ط4، د.ت، ص 386.

[7] وهي فتوى مطوّلة للمازري، يتضمّن سفر عامل قراض إلى بلاد السودان، وبعد رجوعه حدث خلاف بينه وبين شركائه الثلاث فيما يخصّ كيفية قسمة ربح القراض (*المعيار*، ج8، ص130).

[8] ـ الإصطخري، مسالك، ص35؛حركات (إبراهيم)،" دورالصحراء"، ص 29، 33.

[9] ـ ابن رشد، *البيان*، ج4، ص167؛ *المعيار*، ج6، ص304.

ببــلاد الســـودان[1]، فأيّ بلــد من بــلاد السودان كــان يقصده فـي فتاواه؟ هـذا إذا علمنا أنّ الطريق الأوسط المارّ عبر ورغلة كان في القرن 2هـ/ 8م قد احتكره الخوارج، وأنّ الطريق الغربي لم تكن قد ازدهرت بعد، فإنّ الاحتمال يرجّح أنّ الطريق الشرقي الصحــراوي هــو المقصود من هــذه الفتاوي[2].

ويبـــدو أنّ هذا الطريق الشرقي الصحراوي المؤدّي إلى بلاد السودان قد مرّ بثلاثة أطوار هامّة خــلال العصر الوسيـط.

يبدأ الطّور الأول من الفتح الإسلامي لبلاد المغرب خلال القرن 1هـ /7م، إلى منتصف القرن 3هـ / 9م. وتعدّ هذه الفترة بالنسبة إلى هذا الطريق فترة مظلمة، لأنّ معلوماتنا عنه محدودة جدّا، فقد أغفلت ذكره المصادر الفقهية، بل والتاريخية والجغرافية أيضا[3]. ورغم كلّ ذلك، يبدو أنّ الصحراء الليبية في تلك الفترة ذاتها كانت ذات أهمية تجارية خاصّة، من حيث ربط تجارة بلاد السودان بالتجارة العالمية، فكانت زويلة مركز الدخول إلى بلاد السودان لجلب رقيقها،[4] وكانت أجدابية الميناء البحري لتلك التجارة السودانية.[5]

أما الطور الثاني الذي مرّ به هذا الطريق، فهو طور تراجع. ويبدأ من منتصف القرن 3هـ / القرن 9م إلى بداية القرن 6هـ /12م. وكان ابن حوقل قد أشار إلى أنّ سبب هجران هذا الطريق، ما قام به سلطان مصر أحمد بن طولون (حكم بين 255 - 270 هـ/868 م - 883 م) من إغلاق لمسالك هذا الطريق، لأسباب جغرافية وطبيعية - في ظاهرها - وأخرى سياسية عقائدية مضمرة كما أسلفنا القول.[6] ورغم هذا التحوّل النسبي، نرى ابن حوقل الذي زار المنطقة سنة 336 هـ/ 947م وسنة 350هـ/961م ، يشيد بمدينة أجدابية كمركز للقوافل " **الصادرة والواردة من بلاد السودان** "[7] ، فمنها تنطلق القوافل باتّجاه صحراء فزّان جنوبا، ومارّا بزويلة - المحطة التجارية المهمّة في صحراء فزّان - ، ومنها إلى أرض زغاوة (في السودان الأوسط). وهناك فرع ثان لهذا الطريق، يسير من فزّان باتّجاه جنوبي غربي إلى مرندة (وهي مدينة مرندي النيجيرية حاليا)، ثم كوكو(وهي مدينة غاوو بمالي حاليا)، ومنها يتبع طريقا مستقيما غربيا إلى مملكة غانة (في السودان الغربي)[8]. وبذلك نستطيع أن نقول إنّ هذا الطريق الصحراوي الشرقي يرتبط

---

[1] - *المدونة*، ج4، ص314، ج16 ص211؛ البرزلي، *جامع*، ج2، ص464؛ *المعيار*، ج9، ص567؛ الطالبي (محمد)، *تراجم*، ص126.

[2] - عز الدين(عمر موسى)، "طريق"، ص 108 - 109.

[3] - Vanacker, « Géographie », P. 666. وحتّى الجغرافيين الذين زاروا المغرب مثل ابن حوقل ، اكتفوا بذكر التحوّل الذي طرأ عليه في القرن 3هـ / 9م (ابن حوقل، *صورة*، ص65، 143، 144).

[4] - اليعقوبي، *البلدان*، ص345؛ ابن حوقل، *صورة*، ص65؛ الإصطخري، *مسالك*، ص35؛ البكري، *مسالك*، ص11؛ حركات، (إبراهيم)، "الدور الصحراء"، ص33؛ الإصطخري، *مسالك*، ص35.

[5] - ابن حوقل، *صورة*، ص70.

[6] - ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص168؛ *المعيار*، ج9، ص116، ج10، ص98؛ ابن حوقل، *صورة*، ص65، 143، 144.

[7] -ابن حوقل، *صورة*، ص80، 91.

[8] - ابن حوقـل ، *نفسه*، ص90.

بالسودان الأوسط والغربي بطرق تجارية صحراوية تسير عبر فزّان، وذلك منذ القرن 4هـ /10م.

لكن زحف بنـي هلال وبني سليم في القرن 5هـ /11م، على هذا الطريق الشرقي وغيره من طرق الغرب الإسلامي الوسيط، جعل سلوكه خطرا على المسافرين، حتى أفتى بعـض الفقهاء بسقوط الحج عن المشاة[1]. وظلّ هذا الطريق محفوفا بالمخاطر، مهجورا من قبل التجّار، إلى أن قامت الدولة الموحّدية في بداية القرن 6هـ/ 12م، وسيطرت على مسالك الطريق الغربي في المغرب الأقصى[2]، ممّا سمح لهذ الطريق الصحراوي الشرقي المرور إلى مرحلة جديدة ، وهو طور الانتعاش والازدهار.[3] و في هذا الإطار تأتي إشارة الإمام المازري في فتوى له حول جلب تبر السودان عبر الجريد التونسي.[4]

ويبدو أنّ هذا الطور تميّز بكثافة الطرق التجارية عبر هذا الطريق الصحراوي الشرقي. فنجد طريقا ينطلق من القيروان عبر الجريد التونسي. مارّا بجبل نفوسة،[5] فغدامس،[6] ومن هنا يتفرّع الطريق إلى فرعين:

أحدهما يتّجه جنوب غربي إلى واحة توات (وهي إقليم عين صالح الجزائرية حاليا)، ومنها يعرج جنوبا في اتّجاه تادمكة (وهي إقليم كيدال حاليا بمالي).

أمّـا الفـرع الثانـي فيأخـذ طـريق الغـات فـي الجـنوب الشرقـي، ومنـها إمّـا أن يتّجه شـرقا إلـى إقليـم فـزّان[7]، أو جنوبا في اتّجاه تادمكة، مارّا بمفترق طـرق غـات الآخذ إلى ديار مصر، وطريق توات الآخذ إلـى سجلماسة.[8]

---

[1] - *المعيار*، ج1، ص ص432 - 435؛ البرزلي، *جامع*، ج2 ص86. وذلك لما في المشي من المخاطرة بالنفس والمال (ابن رشد، *فتاوي*، ص1021؛ Vanacker, Géographie, P. 668).

[2] - عز الدين (عمر موسى)، " طـريق"، ص ص116، 117. حيث دارت حـروبهم وثوراتهم ضدّ المرابطين في تلك المناطق.

[3] - عز الدين (عمر موسى)، "طريق"، ص117.

[4] - *المعيار*، ج8، ص130.

[5] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص26؛ *المعيار*، ج6، ص95. وكان هذا الجبل يشكّل جزيرة جبلية وسط الصحراء، كما كان ملجأ آمنا لثوار الخوارج النكارية منذ العهد الرستمي (محمد الطالبي، *الدولة الأغلبية، التاريخ السياسي*، ترجمة المنجي الصيادي، دار الغرب الإسلامي، بيروت ، 1985 ، ط1 ، ص392).

[6] - كان طريق غدامس - تادمكة - غاوو - تمبكتو، مرتادا بكثافة في القرن 8هـ/ 14م. فنجد حيّا بمدينة تمبكتو بمالي حاليا يسمى" بحي الغدامسية" ولازالت موجودة إلى اليوم (ابن بطوطة *رحلة*، ص 696 ؛ الدالي المبروك، *مالي*، ص 182 ، 186).

[7] - التي كانت تراقبه قبائل هوارة(البرزلي، *جامع*، ج2، ص 534 ؛ البكري، *مسالك*، ص12).

[8] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 699 -700. وقد اكتسب طريق الغات شهرة في القـرون الأخيـرة من العصر الوسيط بمرور مـاعـرف " بموكب الحج الشنقيطي" (نسبة إلى مدينة شنقيط الموريتانية) (نقولا زيادة، العالم العربي، "موريتانيا"، *شؤون عربية*، تونس، عدد 22، ديسمبر، 1992، ص171؛ مصطفى ناعمي، "التجارة"، ص180؛ الدالي المبروك، *مالي*، ص29).

أما أجدابية فكانت تربطها طريق بأوجلة، ومنها يتفرّع الطريق إلى فرعين : أحدهما في اتّجاه واحات الكفرة [1] جنوبا، ومنها يسير الطريق في اتّجاه جنوبي شرقي إلى مدينة الفاشر (بالسودان الشرقي حاليا) ، أوفي اتّجاه جنوبي غربي إلى مدينة بلما (في التشاد حاليا)، وهنا يلتقي الطريق بالفرع الثاني الذي ينطلق بدوره من أوجلة مارّا في اتّجاه جنوب غربي إلى مرزق (وهي إقليم سبها بليبيا حاليا)، ومنها إلى جادو جنوبا [2](حدود ليبيا مع النيجير حاليا)،[3] وهنا يتفرّع الطريق إمّا في اتّجاه جنوب شرقي إلى بلما[4] التشادية، أوفي اتّجاه جنوب غربي إلى مرندي بالنيجير، ومنها يعرج غربا على طريق مستقيم إلى تكدا[5] (في النيجير حاليا)، فغاوو وتمبكتو (في مالي حاليا)، على منحني نهر النيجير [6] .

و عبـر مدينة غاوو يلتقي هذا الطـريق الشرقـي الصحـراوي بالطـريق الصّحراوي الأوسط، المارّ عبر ورغلة من تـاهرت والقيـروان وبـلاد الجـريد خاصّة.

---

[1] - الكفرة: هي مجموعة من الواحات في الصحراء الليبية(أحمد محمد حسنين، *صحراء*، 13).

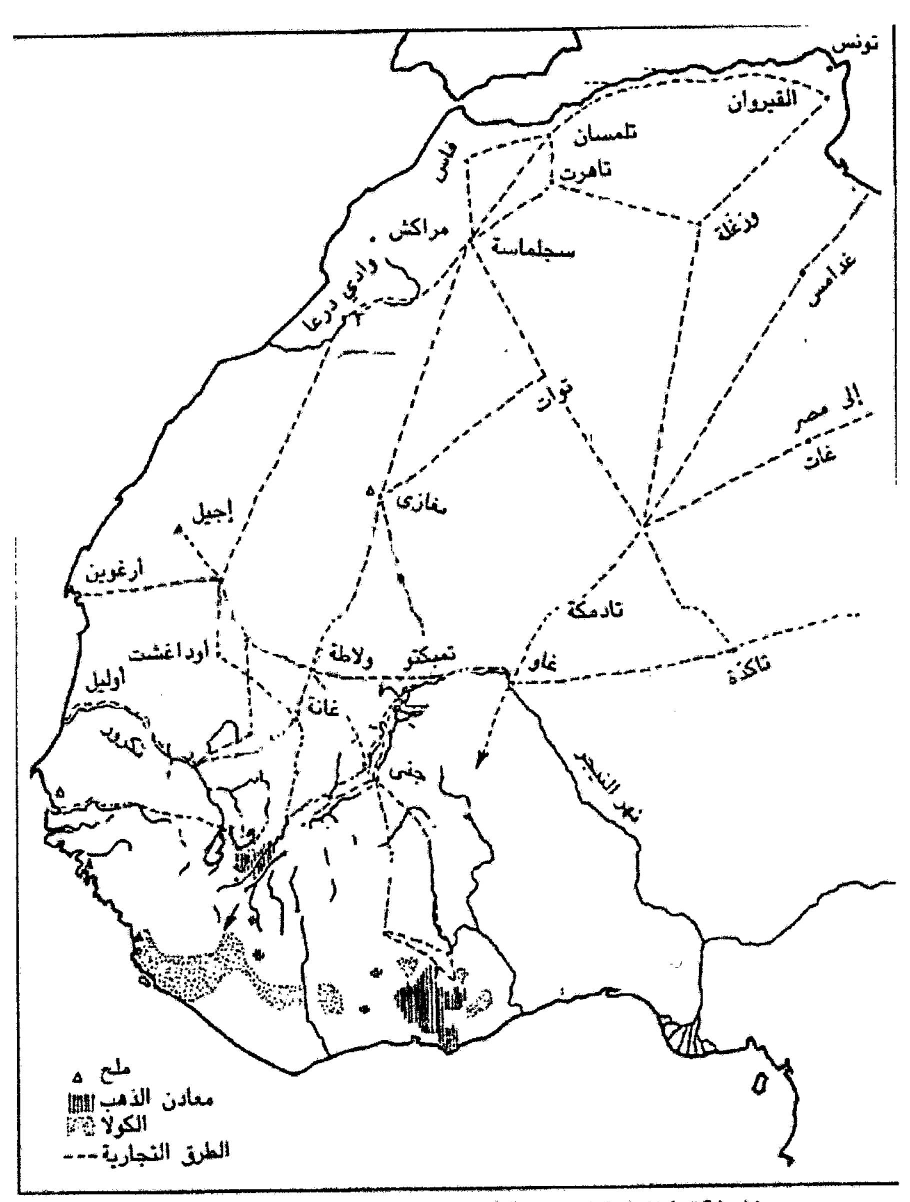
[2] - حسنين (أحمد محمد) ، *صحراء*، ص 13-16 .

[3] - الإدريسي، *نزهة*، ص 311 ، 319 .

[4] - و بالنسبة إلى علاقة المغرب الإسلامي ببلاد السودان الأوسط انظر (د. أ. م. كاني ، "مظاهر الاتصالات الفكرية والثقافية بين شمال إفريقيا ووسط السودان بين سنة 700 م و1700 مع إشارة خاصّة إلى كانم ، بورنو، وأرض الهوسا"، *مجلة البحوث التاريخية*، ليبيا، عدد 3، سنة 1981، ص 14) . (Vanacker, « Géographie », p. 665).

[5] - رغم اختلاف الباحثين حول موقع تكدا، فإنّها تقع في منطقة إقليم أغاديز بالنيجير حاليا، وبالتحديد معتمدية مدينة "أساماكا"، الواقعة على حدودها مع الجزائر شمالا. وقد وقفنا على أطلال هـذه المدينة صيف عام 1995. وكانت تكدا مزدهرة بتجـارة النحـاس في القـرن 8هـ / 14م (ابن بطوطة، *رحلة*، ص 697).

[6] - الدالي (الهادي المبروك)، *مالي*، 186؛ جمال (زكريا قاسم)، *الأصول التاريخية للعلاقات العربية الإفريقية*، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، سنة 1975، ص159.



خارطة (٣) الطرق التجارية في الصحراء الكبرى والسودان الغربي بين ١٠٠٠ و١٥٠٠م

ب ـ الطريق الصحراوي الأوسط إلى بلاد السودان

كانت نقطة انطلاق هذا الطريق مدينة ورغلة (الجزائرية حاليا)، والواقعة في الصّحراء ببلاد الزاب. فكان الطريق يسير منها في اتّجاه الجنوب إلى تادمكة[1] فغاوو، مارّا على مفترق طريق الغات وتوات وغدامس. أو يسير منها في اتّجاه جنوبي غربي إلى واحة توات، ومنها إلى تغازى فتمبكتو، أو من توات إلى الجنوب في اتّجاه مفترق طريق الغات وتوات، ومنها إلى تادمكة في الجنوب الغربي أوتكدا في الجنوب الشرقي.[2] وكان لكلّ من هذه الطرق تفرّعات . كما كانت الطرق ذاتها يقلّ استعمالها أويزيد تبعا للأحوال السياسية السائدة في الأطراف.

وقد وفرت فتوى للقابسي (ت403هـ / 1012 م)، معلومات مباشرة عن مسالك هــذا الطريق الصّحراوي الأوسط. ويتعلّق مضمون هذه الفتوى بعقد قراض يقضي بتحوّل المقارض إلى منطقة تادمكة في بلاد السودان، ولكنّه ذهب إلى غانة، ومنها إلى أوداغست حيث تزوّج ومكث هناك11 عاما... فأجاب المفتي: أنّه بالنّظر إلى المخاطـر التي يمكن التعرّض لها، لا ينبغي إبرام عقود قراض خاصّة بالسودان.[3]

يحفل هـذا النصّ بمادّة ثـرية، وتؤكّد ما نعرفه فعلا عن طريق الجغرافيّين العرب ـ عامّة ـ وعن البكرى ـ خاصّة ـ المؤدّي إلى بلاد السودان.

وتزخر هذه الفتوى بالكثير من الأسماء المهمّة لبعض بلاد السودان، التي كان تجار المغاربة يقصدونها للتّجارة، مثل تادمكة، و غانة، و أوداغست. والطريق المذكور ـ في هذا النصّ ـ عبر تادمكة إلى غانة، ثمّ أوداغست هو ـ كما يبدو ـ

[1] ـ وتقع تادمكة في منطقة أدرار على بضعة كيلومترات من تمبكتو. وكانت مدينة ذات أهمية إلى حدّ أن أطلق عليها اسم "السوق" وآثارها اليوم تعرف بهذا الاسم. كانت قد اعتنقت الإباضية، ثم المذهب المالكي في القرن 6هـ / 12م، على أيدي جيوش المرابطين (باولو فرناندو، "نظام"، ص47؛ نقولا، زيادة، "المغرب"، ص392).

[2] ـ البكري، *مسالك*، 182، 164؛ الحريري (إدريس صالح)، "العلاقات الاقتصادية و الثقافية بين الدولة الرستمية و بلدان جنوب الصحراء الكبرى"، *مجلة البحوث التاريخية*، ليبيا، عدد1، يناير، 1983، ص 79؛ ناعمي (مصطفى)، "التجارة"، ص200؛ Jean devisse, « routes » , P. 49 ؛ الدالي (الهادي المبروك)، *مالي*، ص 40 - 41.

[3] ـ *المعيار*، ج9، ص116، ج10، ص 98 - 99. " ولا شكّ أنّ هذه التوصية غير المجدية لم تنقص أبدا من كثافة العلاقات التجارية مع تلك البلاد النائية ـ على حدّ قول هادي روجى إدريسي ـ، إلاّ أنّ الفوضى الناشئة عن غزوة بني هلال قد عرقلتها لمدّة من الزمن. (*الدولة*، جII، ص 292 - 293). وقد نشر هادي روجى إدريس مقالا مسهبا عن هذه الفتوى في مجلة *حوليات معهد الدراسات الشرقية* بعنوان: "Deux Juristes kairouanais de l'époque ziride : Ibn Abi Zeyd et al Qabsi " *Anales de l'Institut des Etudes orientales*, XII,1954, p.122- 198.

الطريق نفسه الذي ذكره البكري[1]، وهو الطريق التقليدي عبر الصحراء من القيروان إلى إقليم منحنيات النيجير عبر ورغلة.[2]

ويبدو أنّ هذا الطريق الصحراوي الأوسط قد مرّ بمرحلتين ذات أهمّية تاريخية في الحقبة الإسلامية، يفصل بينهما الغزو الهلالي الذي عرقل ـ لا محالة ـ نشاط القوافل مدّة من الزمن على الأقل.

تبدأ المرحلة الأولى من العهد الرستمي إلى سقوط هذه الدولة (من سنة 160هـ/ 777م، إلى سنة 297هـ/909م)، وبالتالي هجران هذا الطريق الصحراوي الأوسط عبر ورغلة لفائدة الطريق الغربي (عبر سجلماسة)[3].

وتذكر المصادر أنّ تاهرت تميّزت من بداية تأسيسها في منتصف القرن 2هـ/ 8م بتجارتها مع السودان وجاليتها المشرقية.[4] وقد جذبت سياسة عبد الرحمان بن رستم (حكم بين سنتي 160 هـ/77 م - 168 هـ/784م) تجّار مصر وإفريقية والمغرب إلى عاصمة دولته.[5] وأرسل الإمام أفلح عبد الوهاب (208 - 240 هـ/824 - 855 م) وفدا دبلوماسيا برئاسة أحد أعوانه المسمّى محمد بن عرفة بهدايا إلى ملك السودان[6]. وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ أبا يزيد مخلد بن كيداد الثائر الشّهير ضد الفاطميّين سنة 332هـ /944 م، كان قد ولد لأب كان يسافر للتجارة بين جنوب تونس و بلاد السودان، ولأمّ من الرقيق، كان أبوه قد اشتراها في تادمكة، وأنّه ذهب مع أبيه مرّة لزيارة كاوكاو (غاوو بمالي حاليا)، ويرى ابن خلدون أنّ أبا يزيد ربّما يكون قد ولد في غاوو نفسها.[7] هذا، وكان الدافع إلى تلك الثورة أسباب منها

---

1 - البكري ، *مسالك* ، ج2، ص 745 .

2 - **CF. M. Brett, "Ifriqiya as a market for Saharan Trade from the Tenth to twelfth century AD", *Journal of African History* X, 3, 1969, P.347-364, 356- 359.and N° 74.** ؛ برت ميتشل، "فتويان"، ص66.

3 - وقد صوّر لنا ابن حوقل في القرن 4هـ/ 10م، حالة تاهرت البائسة وأهلها بقوله:" وقد تغيّرت تاهرت عمّا كانت عليه، وأهلها وجميع من قاربها من البربر في وقتنا هذا فقراء، بتواتر الفتن عليهم، ودوام القحط وكثرة القتل والموت" (ابن حوقل ، *صورة* ، 92).

4 - ابن الصغير، *أخبار الأئمة الرستميين*، تحقيق **Motylinsky** بعنوان **Chronique d'ibn Saghir, sur les Imames rostémides de Tahert. Actes de XIV Congres international des orientalists Paris.1908, P.13.**

5 - الشماخي (أحمد بن سعيد)، *كتاب السير*، طبعة حجرية، القاهرة، 1884، ص 158.

6 - ابن الصغير، *أخبار*، ص31. بل ويرى بعض الباحثين أنّ أفلح كان قد فكّر في القيام بزيارة "غاوو"، إلا أنّ والده منعه من ذلك (**T. Lewicki. "Quelques Extraits Ibadites relatifs aux voyages des commerçants et des missionnaires Ibadites nord – Africaines au pays du Soudan occidental et central au moyen âge, *Folio Orientalia*, V. 11, 1960,.PP. 7-10).**

7 - ابن حماد، *أخبار ملوك بني عبيد وسيرتهم*، الجزائر، باريس، 1927، ص18. ابن خلدون، *المقدّمة* ، ص 16 - 17.

الدفاع عن هذا الطريق التجاري الصحراوي الأوسط المارّ عبر الجريد إلى ورغلة ومنها إلى تادمكة.[1]

ورغم محاولة علماء القيروان تحويل وجهة تجّارهم عن هذا الطريق الصحراوي الإباضي، بجعلهم التجارة إلى بلاد السودان تعادل التجارة إلى أرض العدو،[2] فإنّ جاليات إفريقية قيروانية كانت تقيم بتاهرت من أجل هذه التجارة السودانية الإباضية، كما كانت جاليات إباضية كثيرة مستقرّة بالقيروان[3]. وكانت هذه العلاقة سلمية يسودها التسامح إلى أن ولي سحنون القضاء سنة (234 هـ/848 م)، فطرد الخوارج من جامع القيروان ومنعهم من الاجتماع فيه. فكانت لهذه الحادثة أثرها في العلاقة بين الخوارج وأهل السنة.[4]

أما المرحلة الثانية التي مرّ بها هذا الطريق الصحراوي الأوسط، فتبدأ من بدايات القرن 6هـ / 12م، وما بعده.

وقد أشار الإدريسي إلى أنّ الطريق البرّي الرئيسي من القيروان إلى المسيلة يتفرّع منه فرع إلى وارقلان (ورغلة)، " **وأهل وارقلان تجّار ميا سير وأغنياء يتجولون في بلاد السودان إلى بلاد غانة وبلاد ونقارة... ومن وارقلان إلى غانة 30 مرحلة** [أي حوالي 900 كلم]. **ومن وارقلان إلى كوغة** [غاوو حاليا بمالي] **نحو شهر ونصف** [أي حوالي 1080 كلم] **ومن وارقلان إلى قفصة** [بالجريد التونسي] **13 مرحلة** [أي حوالي 400 كلم]".[5]

ويرجع السبب في ازدهار وانتعاش الطريق الصحراوي الأوسط عبر ورغلة في هذا القرن إلى ازدهار مدينتي غاوو وتمبكتو، وتعذر سلوك الطريق الغربي عبر سجلماسة، حيث كان القتال دائرا بين الموحّدين والمرابطين، وانتقال مناطق تعدين الذهب في المنطقة الواقعة على نهر السنغال إلى الشرق من تلك المناطق في حوض نهر النيجير الأعلى .[6]

وتذكر بعض المصادر أسماء بعض فقهاء المغاربة ـ من إباضية ومالكية ـ الذين كانوا يرتادون هذا الطريق الصحراوي الأوسط إلى بلاد السودان، أمثال تاملي الوسياني الإباضي من جنوب تونس، ذهب إلى تادمكة وأصبح غنيّا، والعالم الإباضي أبو موسى هارون بن أبي عمران الوسياني من بلاد الجريد، ذهب إلى

---

[1] - الهنتاتي (نجم الدين)، "الجهاد"، ص 29.

[2] - ابن أبي زيد، *الرسالة*، 168؛ *المعيار*، ج9، ص116؛ *تراجم أغلبية*، ص126

[3] - الطالبي (محمد)، *الدولة*، ص 393 - 394.

[4] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص 194؛ *المعيار*، ج12، ص26؛ عياض، القاضي، *ترتيب المدارك وتقريب المسالك لمعرفة أعلام مذهب مالك*، بيروت، دار مكتبة الحياة، 1967، مجلد 2، ص 326. ورغم ذلك، فقد بقيت العلاقة سلمية. حيث أشارت فتويان للسيوري واللخمي في القرن 5هـ / 11م، إلى قوم من الوهبية قاطنين مع أهل السنة، ويتزوّجون من نسائهم ويؤدّون شعائر دينهم بكل حرية (*المعيار*، ج2، ص 346، 347 ج10، ص109، 111، ج11، ص 126 - 127).

[5] - الإدريسي، *نزهة*، ص294 - 296. وقد أشار ابن بطوطة إلى هذا الطريق أيضا (*رحلة*، ص206 - 208).

[6] - وهكذا برزت أهمية مالي تدريجيا في التجارة عبر الصحراء (عز الدين عمر موسى، " طريق"، ص 117).

ورغلة، ومنها إلى غانة للتجارة، واستقرّ بمدينة غاوو، حيث توفي هناك[1]، والفقيه المالكي، المغيلي، محمد بن عبد الكريم التلمساني الأصل، الذي زار كثيرا من بلاد السودان بصفته فقيها واعظا وخطيبا. فقد زار غاوو بدعوة من ملكها أسكيا محمد، سنة 908 هـ/1502 م، وكان هذا الأخير قبل ذلك قد تراسل معه، مستفسرا عن أحكام الدين الإسلامي، جمع في كتاب تحت اسم " ***أسئلة الأسقيا وأجوبة المغيلي***".[2]

على أنّ غرداية (الواقعة غربي ورغلة) قد نشطت - بدورها - بالتّجارة إلى بلاد السودان في منتصف القرن 7هـ / 13م، دون أن تزحزح ورغلة تماما عن مكانتها في التّبادل مع أقطار السودان.[3]

فكان هناك طريق يربط غرداية بسجلماسة مباشرة، أو عبر تبلبالا، وكلها تتّجه جنوبا نحو بلاد السودان الغربي.[4] وهـذا الطريق في حدّ ذاته، هـو الطريق الصحـراوي الغربـي.

---

[1] - الشماخي، *السير*، ص 150. ويلاحـظ أنّ أغلب هؤلاء الفقهاء التجّار من الخوارج الإباضية، ومن الجريد التونسي بالتحديد، وذلك لما تربطهم ببلدان منحنى نهر النيجير - ولاسيّما تادمكة وغاوو وزاغرى - من علاقات وديّة قديمة(الزهري، *الجغرافيا*، ص 338؛ T.Lewicki, « Quelques », P. 1-27).

[2] - نقولا، زيادة، "المغرب"، ص384.

[3] - حركات (إبراهيم)، " دور"، ص37.

[4] - حـركـات (إبراهيم)، "*نفسه*" ، ص 37.

ج ـ الطريق الصحراوي الغربي

أشارت فتوى القابسي (ت403 هـ/ 1012 م) ـ في معرض حديثه عن عقد القراض الذي يقضي بتحوّل المقارض إلى منطقة تادمكة في بلاد السودان ـ إلى هذا الطريق الغربي مباشرة. جاء فيها: " **وكيف إن خرج إلى الأندلس وسجلماسة، من تادمكة إلى غانة أو أوداغست التي تأهلّ بها ؟ فأجاب:... فكيف قد زاد هذا العامل السفر إلى ناحية سجلماسة، وإنّما قيل له ناحية تادمكة...**".[1]

ولعلّ ذكر سجلماسة متصلا بأوداغست يشير إلى طريق تامدولت المتّجه إلى الجنوب الغربي، عبر وادي درعة ـ إيجيل ـ أوداغست. كما أنّ ذكرها متصلا بغانة، يشير إلى طريق تافيلالت المتّجه جنوبا، و المارّ بتغازى ـ ولاتة ـ فغانة.

على أنّ العهد بين المسلمين وبلاد السوس يرجع إلى مغامرة عقبة بن نافع سنة 63 هـ/682 م.[2] وتلاه حفيده حبيب بن أبي عبيدة الفهري الذي رجع يحمل معه الذهب المجلوب من بلاد السودان،[3] وابن هذا الأخير عبد الرحمان الذي قدم إلى بلاد السوس سنة 130 هـ/747 م، وحفر ثلاثة آبار على الطريق الصحراوي الرابط بين سجلماسة بأوداغست.[4] إنّ هذه الإشارات ونحوها توحي بوجود علاقة اتّصال بين مناطق سجلماسة وبلاد السودان، وذلك منذ منتصف القرن 1هـ / 7هـ. لكن يبدو أنّها لم تكن روابط منتظمة، وينبغي أن ننتظر القرن 4هـ / 10م لميلاد مثل تلك الروابط. وعلى ضوء ما مضى، يبدو أنّ تاريخ هذا الطريق الصحراوي الغربي قد مرّ بمرحلتين رئيسيتين.

تبدأ المرحلة الأولى من منتصف القرن 3هـ / 9م إلى بداية القرن 6هـ/ 12م. وقد مرّ بنا كيف أنّ ابن حوقل في القرن 4هـ /10م، أشار إلى التحوّل الذي طرأ على الطريق الصحراوي الليبي الشرقي لفائدة الطريق الغربي.[5] ومنذ ذلك الوقت أصبحت تجارة مدينة سجلماسة " **غير منقطعة إلى بلاد السودان**

---

1 ـ *المعيار*، ج9، ص116، ج10، ص ص98 ـ 99. و بالنسبة إلى اتّصال الأندلسيين ببلاد السودان، فقد طرحت على ابن رشد مسألة في هذا الصدد (*المعيار*، ج6، ص 61). وانظر أيضا(محمد حسن، *المدينة والبادية بافريقية في العهد الحفصي*، تونس، جامعة تونس الأولى، 1999، ج2، ص505 ـ 506).

2 ـ Vanacker, « Géographie », P. 667. وهي نفس السنة التي قتل فيها عقبة بتهوذا ببلاد الزاب أثناء عودته من هذه المغامرة.

3 ـ Vanacker, « Géogrphie », P.667

4 ـ البكري، *مسالك*، ص157؛ صباح (إبراهيم الشيخلي)، "العرب الأوائل في بلاد المغرب الأقصى، دراسة في انتشارهم واستقرارهم في القرون الإسلامية الثلاث الأولى"، *المجلة التونسية للعلوم الاجتماعية*، عدد82 ـ 83، 1985، ص 13.

5 ـ ابن حوقل، *صورة*، ص65.

وسائـر البلدان..."[1]. كما أصبحت مركزا تجاريا مهمّا لاستقبال وانطلاق القوافل التجارية الصّحراوية[2].

وقد فصّل ابن حوقل ـ معاصر القابسي ـ القول فيما أجمله نـص *المعيار*[3]، بخصوص مسالك هذا الطريق الغربي. فكانت القوافل تخرج من سجلماسة إلى أوداغست التي تبعد عنها بمسافة شهرين ـ أي حوالي 1500 كلم ـ عبر الساحل، مارّة بمنجم ملح أوليل[4]، قاصدة معدن ذهب بامبوك (بمالي حاليا). ومنها إلى غانة، ومن غانة في اتّجاه الشرق إلى كوغة نحو شهر، أي حوالي 750 كلم. ثم يواصل الطريق سيره شرقا إلى أن يصل مرندة (حدود النيجيرمع ليبيا حاليا)، ومنها إلى زويلة الليبية....إلخ.[5]

وقد بلغ هذا الطريق أوج كماله في القرن 5هـ / 11م في ظلّ الدولة المرابطية (448 ـ 541 هـ/1056 ـ1147 م)، وذلك بفضل سياستها الحكيمة في تأمين هذا الطريق الغربي ولاسيّما طريق مراكش ـ أوداغست عبر وادي درعة. وقد أشار البكري إلى ازدهار سجلماسة في أيّامهم بقوله: " **ومن الغـرائب عندهم** (أي أهل سجلماسة) **أنّ الذهب جـــزاف، عدد بلا وزن**"[6].

على أنّ هذا الطريق الغربي عرف انتكاسة في بداية القرن 6هـ /12م، إثر ثورات الموحّدين ضدّ المرابطين في مناطق جبال درن، فاضطرّ التّجار إلى الانتقال إلى الطريق الصحراوي الشرقي والأوسط.

ثم إنّه في مرحلة ثانية عرف انتعاشة قويّة مع الدّولة المرينية، وذلك منذ منتصف القرن 7هـ/ 13م، استمرّت حتى القرن 10هـ / 16م.[7]

على أنّه في هذه المرحلة كان تاريخ بلاد السودان السياسي والاقتصادي قد تبدّل كثيرا. فأوداغست خربت، وقامت مملكة مالي على أنقاض غانة، وسيطرت على معادن الذهب التي بدورها انتقلت من المناطق الغربية إلى المناطق الواقعة على منحنى نهر النيجير شرقي غانة. وفي القرن 9هـ /15م، قـامت دولة سنغاي على أنقـاض دولة مـالي، واتّخذت غـاوو عـاصمة، ومن بعدها تمبكتو.[8]

---

[1] ـ ابن حوقل، *صورة*، ص 96.

[2] ـ ترتبط سجلماسة بطرق تجارية برية فرعية مع مدن المغرب الأقصى، بالإضافة إلى ارتباطها بالطريق العامّ المؤدّي إلـــى إفريقية، و هذا ما زاد في أهميّتها و نشاطها التجاري.

[3] ـ *المعيار*، ج9، ص 116.

[4] ـابن حوقل، *صورة*، ص91.

[5] ـ ابن حوقل، *نفسه*، ص 91. وقـد قدّمنا بقية هـذه الطـرق سابقا، ممّا أغنى عن إعـادته.

[6] ـ البكـري، *مسالك*، 121. ويبـرز أهمية هـذا الطريق الغـربي خاصّة إذا علمنا أنّ قيام الـدولة المرابطية، تزامن مع الزحف الهلالي على القيـروان.

[7] ـ نقـولا (زيادة)، "المغرب"، ص 392 ـ393.

[8] ـ نقولا (زيادة)، "المغرب"، ص393؛ الدالي (الهادي المبروك)، *مالي*، ص 98.

إنّ بروز هذه المدن والدول وازدهارها في هذه المرحلة، يفسّران كثرة سلوك طريقي توات وتغازى من سجلماسة، على حساب طريق وادي درعة من مراكش أو من سجلماسة[1].

فكان المسافرون ينطلقون من سجلماسة إلى مالي، إمّا عبر تغازى، حيث يتفرّع الطريق إلى فرعين: أحدهما إلى ولاتة، - وهو الطريق الذي سلكه ابن بطوطة إلى مالي -، والآخر إلى تمبكتو مباشرة، وهو الطريق الذي سلكه ليون الإفريقي إلى مالي في القرن 10هـ/ 16م.

والطريق الثاني من سجلماسة إلى غاوو(مملكة سنغاى)، عبر توات، حيث يتفرّع الطريق إمّا في اتّجاه تغازى في الجنوب الغربي، أو إمّا في اتّجاه مفترق طريق الغات في الجنوب الشرقي، ومن هذا المفترق يتّجه الطريق جنوبا إلى تاكدة أو جنوب غربي إلى تادمكة فغاوو وتمبكتو.[2]

على أنّ أهمّ السّلع التجارية التي كانت تصدّرها القوافل - عموما - أو تستوردها من بلاد السّودان، هي الملح مقابل الذّهب والرقيق السوداني.

وأهمّ مناجم الملح الصحراوية في تلك الحقبة من الزمن ثلاثة: منجما إيجيل وأوليل على الطريق الرابط بين سجلماسة وأوداغست عبر وادي درعة، على ساحل المحيط الأطلنطي، ومنجم ملح تغازىعلى الطريق الرابط بين سجلماسة وولاتة أو تمبكتو. و قد عوّض منجما إيجيل وأوليل بملح تغازى.[3]

على أنّ الفقهاء أشاروا إلى تجارة الملح الصحراوية. فقد ورد في *المعيار*: **" مسألة من الصحراء في قوم لهم بها معدن ملح يستخرجونها من تحت الأرض، ويقطعونها ألواحا كألواح الرخام، ويحمل الجمل منها لوحين، أحدهما على الجانب الأيمن والآخر على الجانب الأيسر، ويسمّون حمل ملح"**[4]. أما التبر السوداني، فقد أشار الفقهاء إليه من حيث هو عملة تبادل بالغرب الإسلامي الوسيط،[5] لكنّه بضاعة مستوردة من بلاد السودان[6]، وشملت معادن الذهب

---

[1] - Jean, Devisse, « Routes », P. 54

[2] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 670 - 700؛ ليون الإفريقي (الحسن الوزان)، *وصف*، ص51 - 58؛ السعدي (عبد الرحمان)، *تاريخ*، ص 123. وبالنسبة لمدينة توات، انظر(*المعيار*، ج2، ص227، 235).

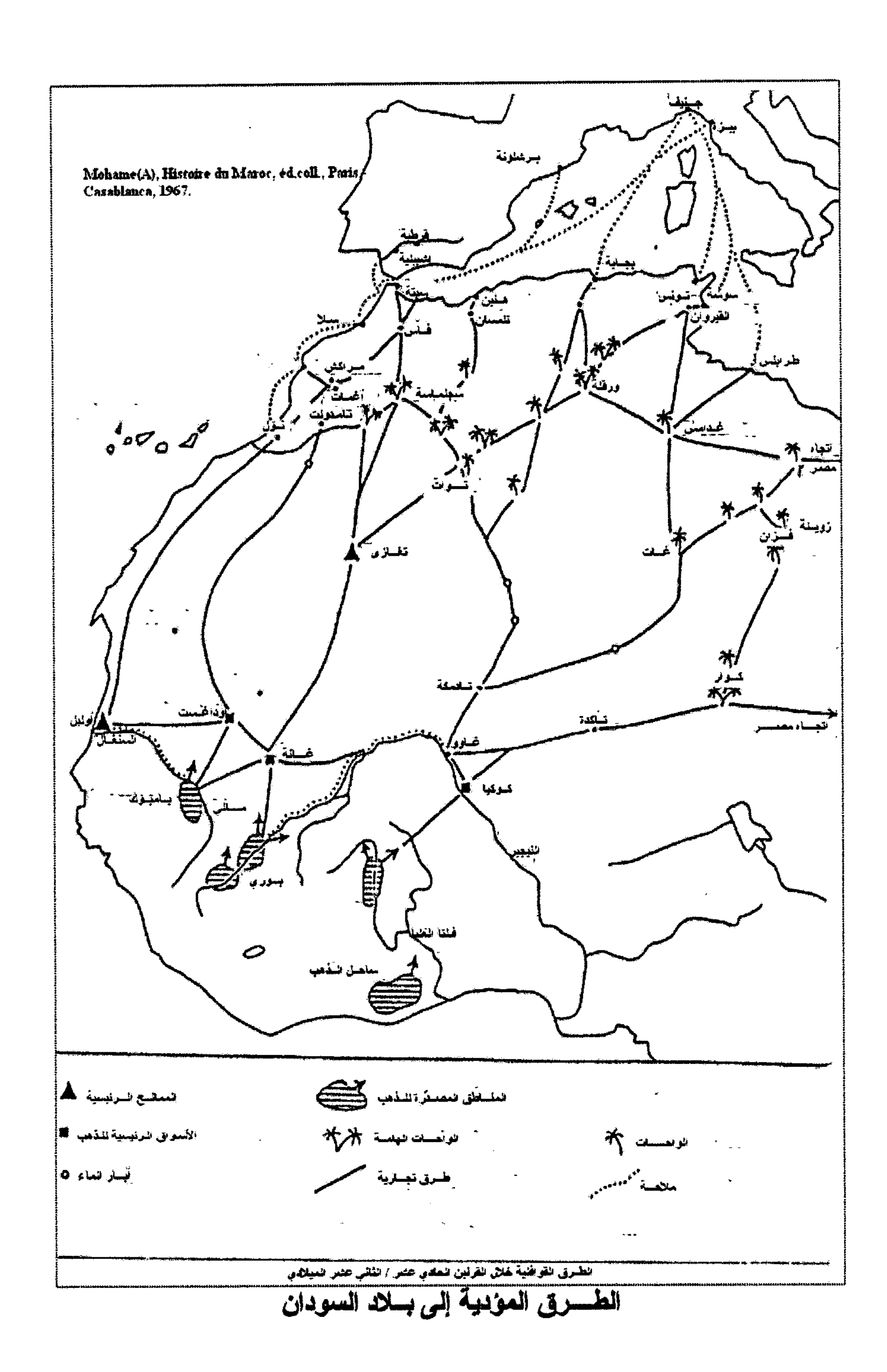
[3] - Jean, Devisse, « Routes », P. 56، وتجدر الإشارة إلى ملح تغازى الغزلان التي تقع على نحو150 كلم جنوب تغازى الأولى، و تعرف اليوم باسم " تاوديني" بجمهورية مالي، و لا زالت إلى يومنا هذا مملحا جيدا، يستخدم في إخراج ملحها السجناء من المجرمين (الهادي المبروك، *مالي*، ص75 ؛ نقولا زيادة، "المغرب"، ص395؛ موني ريموند، "طرق"، ص116).

[4] - *المعيار*، ج5، ص136. يؤيّد هذا النصّ ما عاينه ابن بطوطة في رحلته من أنّ بيوت ومسجد تغازى من حجارة الملح. . . وأرضها يوجد منه ألواح ضخام متراكبة. . . يحمل الجمل منها لوحين.. ." (ابن بطوطة، *رحلة*، ص674).

[5] - البرزلي، *جامع*، ج2، ص309؛ *المعيار*، ج6، 603. و يلاحظ من فتاوى الفقهاء، أنّ التبر هو الذهب غير المسكوك (*المعيار*، ج6 ص 604).

[6] - *المعيار*، ج5، ص 55.

السوداني، بامبوك وكالام وغيورو على نهر السنغال[1]، وكوغة وسامة (وهي مدينة شامة بمالي حاليا على نهر النيجير)، وونقارة[2] ونحـوها.



الطـــرق المؤدية إلى بـــلاد السودان

---

[1] - وهي مدن، تقع كلها اليوم في مناطق إقليم كاييس (Keyes) بغـرب مالــي، ولا زال يستخرج منها الذهب.

[2] - البكـري، *مسالك*، ج2، ص756. هي مدن تقع كلها اليوم في شرق جمهورية مالي، و حدودها مع جمهوريتي النيجير وبوركينا فاسو (فلتا العليا سابقا).

وهكذا يظهر اهتمام فقهاء المالكية بهذه الطرق الصحراوية المؤدّية إلى بلاد السودان.

ولئن كانوا قد كرهوا السّفر إليها في البداية، فذلك راجع إلى أسباب سياسية اقتصادية عقائدية كما قدّمنا. وما أن انتفت تلك الأسباب، وزالت تلك الأوضاع، حتى شدّوا الرّحال إلى تلك البلاد النائية تجّارا ودعاة للمذهب المالكي، وذلك منذ بداية القرن 5هـ / 11م، ابتداء بعبد الله ابن ياسين، تلميذ أبي عمران الفاسي، ومرورا بالدولة المرابطية، التي قامت بعمل جبّار في محو المذهب الإباضي من بلاد السودان، ووصولا إلى الفقيه المالكي المغيلي محمد عبد الكريم الذي رحل إلى بلاد السودان لتعليمهم المذهب المالكي، بل وتلقين محمد أسكيا (مؤسس دولة سنغاي)، مفاهيم وتعاليم المذهب المالكي،[1] وقد أثمرت جهودهم المبذولة في سبيل نشر المذهب المالكي، فتكوّنت دول وإمبراطوريات إسلامية مالكية مثل غانة، مالي، سنغاي، كانم، وبرنو. وهذه الدول قامت بدورها بنشر الإسلام بين الشعوب الإفريقية، وتكوّنت على إثر ذلك مراكز علمية إسلامية مالكية في مدن عديدة، أبرزها تمبكتو (بمالي) وكانو (بنيجيريا)، كما انتشرت فيها المعاهد والمساجد الإسلامية.

لقد رأينا كيف أنّ الفقهاء اعتنوا بمسائل الطريق بالمدينة الإسلامية وأفردوا لها أبوابا وكتبا في مؤلفاتهم.

فتناولوها من حيث مصطلحاته الذي لاحظنا فيها تطوّرا، وأنواع الطرق من حيث هو طريق خاصّ أو عمومي، ومشكلة التوسّع على حساب هذا الأخير، بين متشدّد و معتدل. وأخيرا آثار تلك المشاكل على تخطيط المدينة الإسلامية.

وبالنسبة إلى الطريق بين مدن الغرب الإسلامي الوسيط، فلم يكن للفقهاء إشارات مباشرة إليها في كتبهم، لكن قد يلمح ذلك من خلال إشارات ضمنية، تتعلق مثلا بكراء دابة من مدينة إفريقية، أو مغربية إلى أخرى، لغرض التجارة أو لجباية زكاة أو ضرائب أو طلب ضالّة إبل أو طلب عبد آبق ونحوها.

هذا، بالإضافة إلى إغفال ذكر المسافات بين هذه المدن إلاّ نادرا جدّا، وإن كانت قد ذكرت هذه المصادر مقاييس الطول، فذلك في إطار بيان حكم شرعي لا غير.

أمّا الطرق الدولية (الخارجية) البرّية بالنسبة إلى المغرب فطريقان:

أحدهما في اتّجاه الشرق إلى مصر، والأخر في اتّجاه الجنوب لجلب ذهب ورقيق السودان مقابل الملح.

ولئن كانت أسباب سفرهم إلى بلاد السودان لم تتعدّ التجارة، فإنّها تعدّدت بالنسبة إلى مصر، وأهمّها ثلاثة: التجارة، طلب العلم، الحج.

على أنّ الطرق البرّية المؤدّية إلى مصر كانت تتمّ عبر الصّحراء الليبية، وطريق الجادة على الساحل المتوسطي. ولئن حفلت المصادر المالكية بالإشارة إلى

---

[1] - با ولو (فرناندو)، "نظام"، ص 47؛ برت (ميتشل)، "فتويان" ص 70-73. ونعني بتلك الدولة، دولة سنغاي.

هذا الطريق - لكن دون تعيين جميع مراحله - فإنّها لم تعر نفس الاهتمام للأوّل، لذلك يبقى وجود شاهد له في هـذه المصادر محتملا.

أمّا الطرق المؤدية إلى بلاد السودان فهي كلّها طرق صحراوية، ويمكن تقسيمها إلى ثلاثة طرق صحراوية:

طريق صحراوي شرقي عبر زويلة الليبية، وطريق صحراوي أوسط عبر ورغلة الجزائرية، وطريق صحراوي غربي، عبر سجلماسة المغربية. على أنّ هذه الطرق لم تبق ثابتة عبر القرون، وإنّما تأثّرت مسالكها من عصر لآخر بالأنظمة السياسية القائمة بالغرب الإسلامي الوسيط. وهي أنظمة سياسية أثّرت بدورها على مواقف فقهاء المالكية من بعض هذه الطرق. فلئن كرهوا التجارة إلى بلاد السودان في العهد الأغلبي السنّي، فذلك راجع إلى عامل عقائدي، تمثّل في محاولة ضرب مصالح الخوارج الإباضية بتاهرت الرستمية، فما أن زال ذلك العامل، حتى سيطروا على هذه الطرق إلى بلاد السودان. والنتيجة كانت انتشار المذهب المالكي، في ربوع هذه البلاد السودانية، ومحو الإباضية منها.

لكن هناك سؤال يطرح نفسه: ما هـي وسائل النقل لدى هؤلاء التجار والمسافرين، سواء بين مدن الغرب الإسلامـي الوسيــط ؟ أو عند سفرهم للحجّ وطلب العلم، أو عند التجارة إلى بلاد السودان ؟

وإذا كان **الونشريســي** قد أعلمنا بأنّ **الجمــــل**، كان يحمل صفائح الملح في الصحراء إلى بلاد السودان، فإنّ كتب الطبقات - خاصّة طبقات أبي العرب والمالكي - أشارت مرّات عديدة، إلى تنقل فقهاء القيروان وإفريقية على **الحمـــار** و**البغـــل** داخل المدن الإفريقية و بينها.

الفصل الثّاني: وسائل النّقل البـرّي[1]

انطلاقا من المصادر المالكية، ولا سيّما من " *أبواب كراء الرّواحل*"، يمكن أن نتعرّف على وسائل النقل الأساسية بالغرب الإسلامي الوسيط.

فقد شملت هذه الوسائل الإبل، والخيل، والحمير، والبغال[2].

و يبقى **الجمل** سفينة الصّحراء، و الوسيلة الأساسية للتقل بين المدن والبلدان، و شاركته **البغال** في ذلك أحيانا، و أكثر ما استعمل **الحمير** في التنقل داخل المدن وضواحيها، في حين أنّ **الخيل** كانت مطية ركوب للغزو والتباهي.

[1] - تحدث أحمد الشتيوي في أطروحته عن هذه الوسائل باقتضاب (*مظاهر*، ج1، ص 450 - 452).

[2] - *المدونة*، ج11، ص 489، 491. و قد أشارت كتب الفقه إلى وسيلة نقل أخرى، هي الكراء على النفس، وهو الحمل على الرؤوس، ويبدو أنّ العبيد لعبوا دورا كبيرا في هذا المجال (*المدونة*، ج11، ص 493، 494).

المبحث الأول: الجمل و ظهوره بالغرب الإسلامي

1 – الإبل و خصائصها من خلال كتب فقه المالكية

تناولت كتب فقه المالكية موضوع الجمل من جوانب متفرّقة، مبعثرة في ثنايا أبوابها، و لا سيّما في أبواب الزكاة و كراء الرواحل و غيرها.

فنجدها قد تناولتها من حيث الأحكام الشرعية المتعلقة بها، وتعلق العرب بها، بل و تطرّقت إلى كونها سفينة الصّحراء، وما يتطلب ذلك من مميّزات و خصائص، تؤهّلها لتحمّل مشاق السّفر في الصّحراء.

أ – الإبل من خلال كتب فقه المالكية[1]

موضوع الجمل موضوع واسع وعريض في الوقت نفسه، لأنّه يمسّ مختلف هياكل حياة أمّة بأسرها؛ أمّة العرب، ـ حضرية كانت أم بدوية ـ قبل الإسلام وبعده، حتى بروز القطار والسيارة في القرن 13هـ/ 19م.[2]

كان للجمل دور أساسي وفعّال في حياة العرب السياسية، والاقتصادية والاجتماعية، والثقافية، واللغوية، بل والدينية، إذ أجلوها إلى حدّ التقديس[3].

وتذكر المصادر أنّ تدجين الجمل في الجزيرة العربية، يعود على الأقلّ إلى الألفية الثانية قبل الميلاد[4]، وأنّ تهجينه في المنطقة قد تمّ في الألفية الأولى قبل الميلاد[5]. أمّا تطوير الجمل العربي، ذو السّنام الواحد وتهجينه، فقد تمّ على ما يبدو في القرن 5م[6].

وبالاعتماد على المصادر المالكية، يبدو أنّ أقدم فترة تاريخية ذكر فيها الجمل، هي الفترة النبوية وما بعدها، فهي وإن أشارت أحيانا إلى فترة ما

---

[1] ـ ورد لفظ الإبل في القرآن مرتين (سورة الأنعام، الآية 114؛ سورة الغاشية، الآية 17).

[2] ـ الشيراوي (يوسف أحمد)، *الاتصالات والمواصلات في الحضارة الإسلامية*، رياض الريس للكتب والنشر، لندن، ط1، 1992، ص 21. والجمل هو زوج الناقة. والإبل اسم جمع لا واحد له من لفظه(ابن منظور، *لسان*، ج11، ص3، 123؛ ابن سيده، علي بن إسماعيل الأندلسي، *المخصّص*، دار الكتب العلمية، بيروت، د.ت، ج7، ص 2).

[3] ـ قطاط (حياة)، العرب في الجاهلية الأخيرة و الإسلام المبكر، دكتوراه في التاريخ، إشراف منيرة شابوطو، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، 2003، ص 314-324.

[4] ـ قطاط (حياة)، *العرب*، ص 315؛ Encyclopédie de l'Islam art "Arab", Tome II, P.564.

[5] ـ الشيراوي، *الاتصالات*، ص 22

[6] ـ الشيراوي، *نفسه*، ص 22.

قبل النبوة، فذلك داخل - غالبا في إطار شرح أو تفصيل أو رواية نصوص شرعية.[1]

وقد ورد ذكر الإبل والجمل والناقة والبعير[2] في القرآن الكريم، وفي العديد من سوره ، وفي مناسبات مختلفة.[3]

كما زخرت كتب الفقه المالكي برواية أحاديث تتعلق بالإبل، وذلك في إطار موضوعات متفرّقة، وفي مناسبات مختلفة أيضا. فقد أشارت هذه الكتب إلى أنّ النبي صلى الله عليه وسلم كان يسافر على بعير[4]، ويتنقل عليه حيث توجّه به[5]، لعموم قوله تعالى: " **فأيْنَمَا تُولّوا فثمّ وجْهُ الله**"[6]، " **وإذا جاءت الفرائض نزل وصلّى بالأرض، وأوتر على البعير**"[7].

كما نهى صلى الله عليه وسلم عن الصلاة في أعطان الإبل التي في المناهل، وهو موضع بروكها ومبيتها عند المياه[8]. كما نهى عليه الصلاة والسلام أيضا عن تصرية الإبل واعتبر ذلك من البيع بالغرر.[9]

---

[1] - مثل حديث "أنا ابن الذبيحين". جاء فيه أنّ عبد المطلب رأى في المنام أن ينبح مائة ناقة، عوض ذبح عبد الله والد رسول الله صلى الله عليه وسلم(*المعيار*، ج11، ص 210). وحديث القسامة في القتل، حيث جاء فيه أنّ أول من قضى بمائة من الإبل كدية على القاتل هو أبو طالب عمّ الرسول صلى الله عليه وسلم (*النوادر*، ج 12، ص 135). ونحوها من الأمثلة الكثيرة.

[2] - جمعه أبعرة، أباعر، أباعير، بعران. وهو الجمل البازل(ابن منظور، *لسان*، ج 4، ص71؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص9).

[3] - انظر مثلا سور كلّ من المائدة، الآية 103؛ الأنعام الآية 144 ؛ الأعراف، الآيات 40، 73، 77؛ هود، الآية 64؛ النحل، الآيات 5-7؛ والإسراء، الآية 59؛ الشعراء، الآية 155؛ القمر، الآية 27؛ المرسلات، الآية 33 ؛ التكوير، الآية 4؛ الغاشية، الآية 17؛ الشمس، الآية 13؛ هذا، و قد ورد في سورة المائدة بعض أنواع الإبل، و هي البحيرة، و السائبة و الحامي. و السّائبة هي الناقة تلد عشر إناث متتابعة، فيسيّب و لا يركب ظهرها، ولا يجزّ وبرها، و لا يشرب لبنها إلا ضيف. و البحيرة هي بنت السائبة التي تلدها فيسيّب معها، و يتمتّع بنفس الامتيازات التي تتمتّع بها أمّها، ويشقّ أذنها كعلامة على ذلك. و الحامي هو الفحل من الإبل، يحمي ظهره من الركوب إذانتج له عشر إناث متتابعة، ليس بينهنّ ذكر (الجاحظ عمرو بن بحر، *الحيوان*، تحقيق عبد السلام هارون، دار إحياء التراث العربي، لبنان، ط3، 1969،ج5، 510؛ *المعيار*، ج9، ص 572؛ صالح أحمد العلي، *تاريخ العرب القديم*، شركة المطبوعات للنشر والتوزيع، بيروت، ط1، 2001، ص 260 – 261؛ حياة قطاط، *العرب*، ص 387 – 390).

[4] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص512.

[5] - البرزلي، *نفسه*، ج 1، ص 270-271.

[6] - سورة البقرة، الآية 115.

[7] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص 271.

[8] - البرزلي، *نفسه*، ج1، ص 460 .

[9] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص268، 270. والتصرية: هو حبس اللبن في ضرع الإبل، حتى يظهر أمام المشتري أنّ الناقة لبون، ومن البيوع الفاسدة الأخرى، والمتعلقة بهذا الحيوان، ما أشار إليه ابن أبي زيد بقوله :" ولا يجوز بيع ما تنتج الناقة، ولابيع ما في ظهور الإبل.. والبعير الشارد..كما لا يجور بيعها في ليل مظلم" (*الرسالة*، ص109، 112).

كما أشار عليه السلام إلى أنّ الإبل ـ جملا كان أو ناقة ـ وسيلة هامّة من وسائل الجهاد ضدّ الكفار[1]. وقد تنبّأ عليه السلام بموقعة الجمل بقوله: **"ليت شعري أيّتكن صاحبة الجمل الأدبب، تخرج فتنبحها كلاب الحوأب"**[2].

وبالنسبة لضالة الإبل، فقد قال عليه السلام فيها: **" مالك ولها، معها حذاؤها وسقاؤها، ترد الماء، وتأكل الشجر حتى يلقاها ربّها"**[3] .

وقد اختلف الحكم في ذلك من عمر بن الخطاب إلى عثمان بن عفان. وكـان الحكم فيها في زمن النبي صلى الله عليه وسلم، وخـلافة عمر بن الخطاب(ت23هـ/643م) أن تؤخذ، فإن أخذت عرّفت، فإن لم تعرف ردّت حيث وجدت[4]، ثم كان الحكم فيها في زمن عثمان بن عفان (ت35هـ /655م)، لمّا ظهر من فساد الناس، أن تؤخذ وتعرف، فإن لم تعرف بيعت ووقفت أثمانها .

أمّا علي بن أبي طالب(ت40 /600م) فكان قد بنى مربدا للضوّال يعلفها فيه علفا، فمن أقام بيّنة على شيء منها أخذه، و إلا بقيت على حالها لا يبيعها كما كان يفعل عثمان.[5]

هـذا، ومراعاة لحقوق أصحاب الإبل، أوصى الصحابة سعاتهم أن لا يختاروا من الإبل أحسنها. فقد ورد في *البيان* أنّ عمر بن الخطاب أخذ بمجامع ثياب أحد سعاته على الزكاة، وعلاه الدرّة، لأنّه جاء بناقة عشراء، وقال له:" **ألا بكـر بوّال أو ناقـة شـصوص**"[6].

ترى، لماذا ينهى عمر بن الخطاب عن اختيار العشراء كزكاة، إلى حدّ وصل به الأمر إلى ضرب عامله على الزكاة ؟

لقد كان عمر يدرك غاية الإدراك عشق العربي وحبّه لجماله، وخاصّة إذا كانت عشراء. وهو عشق وصل بهم إلى حدّ أنّ ناقة أحدهم تموت فلا يقدم على نحرها، لشدّة تعلقه بها، لهذا تفاوتت أجوبة الفقهاء وتباينت في مسألة نحر الراعي جملا أو ناقة يريد أن يموت في فلاة، وليس فيه مطمع، هل يضمن إذا نحر أو لا يضمن[7].

---

[1] ـ البرزلي، *جامع*، ج 2، ص12. ج5، ص 299؛ حسن(علي إبراهيم)، *تاريخ المماليك البحرية*، مكتبة النهضة المصرية، ط3، 1967، ص358.

[2] ـ البرزلي، *جامع*، ج6، ص190، 277؛ ابن سيده، *المخصّص*، ج7، ص77. ويوم الجمل هو وقعة بين علي بن أبي طالب رضي الله عنه من جهة، وبين عائشة أم المؤمنين مع الزبير بن العوام وطلحة بن عبيد الله من جهة أخرى.

[3] ـ ابن رشد، *البيان*، ج15، ص 359؛ *المعيار*، ج9، ص572. وهو حديث أخرجه *البخاري* في باب اللقطة ص11؛ و*مسلم*، في كتاب اللقطة، ص5-6؛ *وابن ماجه*، في كتاب اللقطة، ص1(*المعجم*، ج1، ص 4).

[4] ـ ابن رشد، *البيان*، ج15، ص360. وقد روي عن عمر بن الخطاب قوله:" من أخذ ضالة فهو ضالّ". أي هو مخطئ (ابن رشد، *البيان*، ج15، ص363).

[5] ـ *النوادر*، ج10، ص477؛ ابن رشد، *البيان*، ج15، ص360.

[6] ـ ابن رشد، *البيان*، ج18، ص299. والناقة العشراء: هي التي مضى على حملها عشرة أشهر. قال تعالى:" وإذا العشار عطلت" (سورة التكوير، الآية 4). ونـاقة شصوص: التي قلّ لبنها جدّا (ابن رشد *البيان*، ج18، ص299، تعليق المحقق).

[7] ـ *المعيار*، ج9، ص572 .

ولم يقف حبّ العرب للإبل عند هذا الحدّ، بل تعدّاه ليؤثروها على الإنسان[1]، بل وعلى نفسهم. وقصّة عام الرّمادة يقدّم أحسن دليل على ذلك.

فقد " روى سحنون عن أشهب وابن القاسم عن مالك، أنّ **عمر بن الخطاب كتب إلى عمرو بن العاص(ت43 هـ /663م) وهو بمصر عام الرّمادة يا غوثاه، ياغوثاه للعرب جهّز إليّ عيرا... فكان عمر يقسم ذلك بينهم على ما يرى، ويوكّل على ذلك رجالا، ويأمرهم بحضور نحر تلك الإبل، ويقول إنّ العرب تحبّ الإبل، فأخاف أن يستحيوها، فلينحروها وليأتدموا بلحومها وشحومها، وليلبسوا العباء الذي أتي فيها بالدقيق...** "[2].

نستخلص من هذا النصّ غاية إيثار العربي الإبل على نفسه، باستحيائه إيّاها ولو كان جائعا، وكذلك اكتفاءهم بالعيش كليّا منها - شأنهم في ذلك في الجاهلية كشأنهم في الإسلام -، فغذاؤهم منها، يشربون حليبها، ويأكلون لحومها، ويأتدمون بشحومها، ويصنعون كساءهم ومأواهم وخيامهم من جلدها ووبرها[3]، بل ويستشفون ببولها. فقد سئل مالك " **أ تشرب أبوال الإبل في الدواء ؟ قال: لا بأس بذلك**"[4].

أضف إلى تلك المنافع الطبيعية، المنافع الاجتماعية الممتازة التي كانت الإبل تحتلّها عند العرب القدامى، وتأثّر الإسلام ببعضها، فلم ينسخها. فقد كانت وفرة الإبل في المجتمع العربي رمزا للجاه والمكانة الاجتماعية. ومن الإبل كان مهر العروس[5]، وعليها كان يتمّ الزفاف[6]، ومنها دية القتيل - مائة ناقة - وهو سبب تسميتها بالعقل، نسبة للإبل التي كانت تعقل بفناء وليّ القتيل[7]، ومنها فدية الأسير والعبد[8].

---

[1] - نشير هنا إلى أنّ حرب البسوس التي دارت بين قبيلتي بكر وتغلب ابني وائل (ممّا يعني أنّهم أبناء عم)، كانت بسبب قتل ناقة البسوس! هذا، وإنّ قتل حيوان كالناقة أو الجمل يستوجب في العرف العربي القديم دفع دية، قد تفوق قيمتها من الناحية الماديّة دية الإنسان (حياة قطاط، *العرب*، ص324)

[2] - *المدونة*، ج1، ص 246.

[3] - ديورانت (ول)، *قصة الحضارة*، (عصر الإيمان)، ج13، ص 12-13؛ حياة (قطاط)، *العرب*، ص 316؛ ماجد (عبد المنعم)، *التاريخ السياسي للدولة العربية*، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ط4، 1967، ج1، ص61.

[4] - ابن رشد، *البيان*، ج3، 292. وانظر مثالا حيا لذلك في رحلة ابن بطوطة، حيث إنّ تاجرا تلمسانيا لسعته حيّة، فكويت يده، لكن بلا جدوى، فنحر جملا، وأدخل يده في كرشه، وتركها كذلك إلى أن شفي (ابن بطوطة، *رحلة*، ص 676).

[5] - طرحت على ابن عرفة مسألة في هذا الصدد (*المعيار*، ج8، ص 71).

[6] - *المدونة*، ج11، ص474؛ فتحة (محمد)، *النوازل*، ص310.

[7] - مالك ابن أنس، *الموطإ*، ص742؛ *النوادر*، ج12، ص135؛ البرزلي، *جامع*، ج6، ص117؛ *فهرس شرح الزرقاني على مختصر خليل في الفقه المالكي*، وزارة الأوقاف والشئون الإسلامية، دار الفكر، بيروت، 1978، ج8، ص31 .

[8] - الطبري (محمد بن جرير)، *تاريخ الأمم والملوك*، دار الكتب العلمية، بيروت، 1988 ، ج3، ص 303؛ قطاط، *العرب*، ص319.

وإنّ قراءة في الغرض للمصادر التي بحوزتنا، تشير إلى حضور مكثف لهذا الحيوان في جميع المناسبات الحياتية الهامّة بالبادية، (زواج، مأتم، حلف، قرى...)[1].

على أنّ الإبل كان لها حضور فعّال في الجانب الديني أيضا. ففي ما يتعلق بالنحر يوم عيد الأضحى بمنى، أشارت بعض المصادر الفقهية إلى أفضلية هذا الحيوان على غيره.[2]

وفي باب الزكاة زخرت كتب الفقه بذكر هذا الحيوان. فتناولوها بطريقة تراتبية، يبدأ من بنت مخاض: وهي بنت سنتين، وابن لبون أوبنت لبون[3]، وهو ثلاث سنين، فحقة: وهي أربع سنين، وسمّيت كذلك لأنّها استحقت أن يحمل عليها ويركب، فجذعة: وهي بنت خمس سنين، وأخيرا فثنية: وهي بنت ست سنين[4].

هذا وقد خصّ القرآن الكريم الإبل دون سائر الحيوانات بأنّها مطية السّفر، وحمّالة الأثقال إلى بلدان صعبة المسالك، كثيرة المفاوز، وهي إشارة ضمنيّة من القرآن إلى أنّها سفينة الصّحراء[5]. قال تعالى:" **وَالأَنْعَامَ خَلَقَهَا لَكُمْ فِيهَا دِفْءٌ وَمَنَافِعُ وَمِنْهَا تَأْكُلُونَ... وَتَحْمِلُ أَثْقَالَكُمْ إِلَى بَلَدٍ لَمْ تَكُونُوا بَالِغِيهِ إِلا بِشِقِّ الأَنْفُسِ...** [6] ".

وقد أشار الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور - رحمه الله - إلى أنّ المراد بالأنعام هنا، الإبل، لأنّها أشهر الأنعام عند العرب، ولذلك يغلب أن يطلق لفظ الأنعام عندهم على الإبل.

كما أشار إلى أنّ معنى قوله تعالى: " **لم تكونوا بالغيه إلاّ بشقّ الأنفس**"، أي لم تكونوا بالغيه لولا الإبل[7]. ومن هنا ندرك أهميّة الإبل لدى العرب في تأسيس التجارة القوافلية عبر الصّحراء في الجزيرة العربية أولا، ثمّ في مرحلة لاحقة عبر الصحراء الكبرى في اتّجاه بلاد السودان[8].

ونتساءل هنا عن الخصائص التي جعلت الإبل تتميّز عن غيرها من سائر الحيوانات، وتشقّ الصحراء من غير مشقة و لا عناء.

---

[1] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص118. والقرى - بكسر القاف - هو ضيافة الضيف بوليمة. وأنفس القرى - عند العرب - يكون بعقر الإبل (حياة قطاط، *العرب*، ص 320).

[2] - *الموطأ*، ص365؛ *النوادر*، ج4، ص310. حيث ذكر أشهب هنا أنّ الأضحية بمنى بالإبل والبقر أحبّ إليه من الغنم.

[3] - *المعيار*، ج9، ص 326.

[4] - *الموطأ*، ص ص 248- 249؛ ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص72؛ *النوادر*، ج2، ص 215 - 219.

[5] - تجدر الإشارة هنا إلى أنّ لفظ الصّحراء لم يرد في القرآن الكريم.

[6] - سورة الأنعام، الآيات: 5 - 6 - 7.

[7] - ابن عاشور (محمد الطاهر)، *تفسير التحرير والتنوير*، الدار التونسية للنشر، 1984، ج14، ص 103.

[8] - ألمحت كتب الفقه إلى هذه التجارة الصحراوية، بربطها الجمل بالصّحراء في جلّ فتاويها (*النوادر*، ج7، ص216؛ *المعيار*، ج2، ص116، ج5، ص 136).

به – خصـــــائص الإبـــــــل

ممّا لاشكّ فيه أنّ الإبل تفرّدت بخصائـص، ميّزتها عن غيرها من سائر حيوانات النقل، فحظيت لـدى العـرب بحب عميق منـذ القديم، وتبوأت مكـانة كبيرة في التجارة القوافلية، سواء عبر صحراء الجزيرة العربية، قبل الإسلام وبعـده، أو عبـر الصـحراء الكبرى في إفريقيا، قبيل ظهور الإسلام وبعده، والتي ظلت سفينتها تربط شماليّها، بجنوبيّها[1].

هــذه الخصائص والمميّزات هي في حدّ ذاتها طبيعية خلقية، وضعها الخالق في الإبل منذ أول خلق لها. قال تعالى:" **أفـلا يَنْظُرُونَ إلى الإبلِ كَيْفَ خُلِقَتْ**"[2].

على أنّ هـذه الخصائـــص ليست مكتسبة، كما يذهب إلى ذلك بعـــض المؤرّخين وعلماء الهندسة الإحيائية. يذكر هؤلاء أنّ الجمل لما هاجر من أميريكا الجنوبية إلى أواسط آسيا، وجد الجمل نفسه وجها لوجه، أمام الحيوانات المفترسة[3]، ولمّا لم تزوّده الطبيعة بسلاح أمــام تلك الحيوانات المفترسة للدفاع عن نفسه، هام في الصحاري ملتمسا النجاة، والأمان في قفارها، و هناك تكيّفت نفسه مع حرارة الجوّ، وندرة الماء، وقلة الغـذاء، ورمال الصّحراء وغبارها [4].

ويبدو أنّ كتب الفقه المالكي لم تشر إلى خصائص الإبل بصفة مباشرة، رغم أهميّتها، وإنّما اكتفت بالإشارة أحيانا إلى بعض المنافع المتعلقة بالإبل[5]، وتـــارة اكتفــت بالإشـــارة إلــى بعض صفـــاتها وعيوبــها، مثل صــــول الجمل، أو كــونه عضــوضا أو جمــــوحا، أو عثـــورا، أو الـــذي لا يبصــر بالليل، أو الـذي به دبــرة فــاحشة ونحـــوها[6].

وتارة أخرى اكتفت هذه الكتب بالإشارة إلى أنّ الإبل سفينة الصّحراء، وذلك باقتران ذكرها بالصّحراء دون غيرها من سائر حيوانات النقل. وهذه النقطة في حدّ ذاتها اعتراف ضمني أو إشارة ضمنية من كتب الفقه المالكي، إلى

---

[1] ـ بفضل الإبل لم تشكّل الصّحراء الكبرى في فترة من الفترات حاجزا منيعا، يفصل بين ما يسمّى بإفريقيا جنوب الصحراء وشمالها (د. أ. م. كاتي، "*المظاهر*"، ص10).

[2] ـ سورة الغاشية، الآيــة 17. أراد الخالق هنا أن يلفت أنظار العرب إلى خصائص الإبل ومميّزاتها التي وضعها فيها، وليس الالتماس هنا للنظر إلى جسم الإبل وخلقته التي كان العرب قد ألفوها، ولو كان كذلك لما كان لهذا الالتماس معنى يذكـر.

[3] ـ أشارت كتب الفقه إلى تاريخية الإبل، و أنّها كانت حيوانا وحشا، تعيش في الغابة مع سائر الوحوش قبل تدجينها (البرزلي، *جامع*، ج2، ص 29).

[4] ـ الشيراوي، *الاتصالات*، ص22.

[5] ـ كمنافع اقتصادية أو اجتماعية أو استشفائية (*المدونة*، ج1، ص246، ج11، ص474؛ ابن رشد، *البيان*، ج3، ص292؛ البرزلي، *جامع*،ج1، 640،ج6، ص 248؛ *المعيار*، ج5، ص136).

[6] ـ *الموطأ*، ص653؛ *المدونة*، ج11، ص 475؛ *النوادر*، ج7، ص95. والدبرة قرحة الدابة والبعير . والدبر: الجرح الذي يكون في ظهر الدابة. وقيل: هو أن يقرح خفّ البعير (ابن منظور،*لسان*، ج4، ص 269 - 270).

الخصائص والتكوينات البيولوجية التي كـانت الإبل تتمتّع بها في المحيط الصحـراوي.

فلولا إيمان الإمــام مالك بالخصائص والمميّزات التي تتمتّع بها الإبل، لما أشار إلى أصحابه أن تغرّب الإبل من المدينة، وتباع في المناطق الصحراوية التي لا زرع فيها[1].

ومسألة العبد الذي ادّعى اعتلال أحد البعيرين اللذين بعثا معه فنحره، وأكل منه من غير بيّنة. فسأله مالك أين أصابه ذلك ؟ ، وقبل أن يجيب المسؤول، أجابه مــالك بنفسه باستنكـار: " **ألا يعلم ذلك أحـد قبل إصــابة ذلك فــي صحــراء؟**"[2]. تــرى، هل كـان مـالك يعـرف أنّ هـذه الحادثة وقعت فـي صحــراء؟!

يشيــر هـذا النــص إلى أهميّة الإبل وعلاقتها بالصّحراء لدى القوم، حيث إنّه بمجرّد ذكر الإبل، فأوّل ما يخطر ببالهم هو قرينها، أي الصّحراء، يتساوى في ذلك تجّارهم وفقهاؤهم[3]. والداعــي في اقتــران الإبل بالصّحــراء يــرجع إلى تلك الخصــائص والمميّزات التي هيّأتها للعيــش فــي تلك البيئة الصّحــراوية القاسية دون عــناء.

وأوضح مثال من ذلك كلّه، ما أشار إليه **الونشريسي** من أنّ الجمل كان يستخدم في نقل الملح من " **معدن ملح يستخرجونها من تحت الأرض**[4]"، إلى بلاد السودان عبر الصحراء الكبرى[5].

تــــرى، لماذا تخصيص الجمل هنا بسفينة الصّحــراء التي تنقل ألواح الملح من معادنها، فــي اتّجاه بــلاد السودان جنوبا، عبــر هــذه الصحـــراء الكبــرى[6]، التــي يتطلّب اجتيازهــا الشهــرين فــالثـــلاثة أشهــر وزيــادة[7]؟.

---

1 - *المدونة* ، ج3، ص 216.

2 - *النوادر*، ج7، ص 216.

3 - قال مالك: "... و إن أوصى له ... بجمل شارد... في صحراء بني فلان..." (*النوادر*، ج11، ص 476؛ ابن رشد، *البيان*، ج13، ص 41).

4 - هــذا المعــدن الــذي ذكــره الونشريسي هنا يتشابه إلى حدّ كبير بما وصفه به ابن بطوطة معدن تغــازى. ويحتمل جدّا أن يكون المراد بالمعدن هنا، معدن ملح تغازى في الصّحراء على الطريق الوسطي المؤدّي إلى بلاد السودان من سجلماسة (ابن بطوطة، *رحلة* ، ص674).

5 - *المعيار* ، ج5، ص136؛ فتحة (محمد)، *النوازل*، ص310.

6 - نقصد بالصحراء الكبرى هنا، صحراء إفريقيا الشمالية، وهي أكبر منطقة صحراوية في العالم، تمتدّ من المحيط الأطلنطي غربا إلى البحر الأحمر شرقا، ومن جبال الأطلس شمالا إلى بلاد السودان جنوبا. تضمّ المنطقة الصحراوية هذه كثبانا رملية عالية ، ثابتة ومتحركة، وهضابا صخرية، وأودية جافّة، ومنخفضات تغطي بطونها الحصباء. يقدّر عرضها بحوالي 1600 كلم من الشمال إلى الجنوب، وطولها بحوالي 4800 كلم، من الشرق إلى المحيط الأطلسي غربا، علما أنّه من الصّعب وضع حدود ثابتة لها(Ismaël Diadié Haïdara, *l'Espagne musulmane et l'Afrique subsaharienne.* Bamako, Mali Imprim color, novembre, 1997.P. 3-6).

7 - ابن بطوطة، *رحلة* ، ص 673 - 694.

ومـا ذلك إلاّ إقرار من الونشريسي بخصائص يتميّز بها هذا الحيوان على سائر حيوانات النقل، مكّنته من التكيّف مع رمال الصحراء وحرّها أكثرمن غيرها.

إنّ أهمّ خاصية تتميّز بها الإبل على سائر حيوانات النقل في الفقه الإسلامـي، وخاصّة في المذهب المالكي، هو كونها حيوانا طاهرا وحلالا أكل لحومها. فهذه ميزة ماديّة جعلت المسافـرين فـي الصّحراء يفضّلونها كوسيلة نقل على غيـرها، حيث إذا جـاعوا نحـروها وأكلوا من لحـومها[1].

وقد ذكر الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور أنّ الإمام مالكا له روايتين بخصوص أكل لحم الخيل: التحريم و الكراهة.

وأما البغال، فالجمهور على تحريمها، ومن بينهم مالك[2]، لذلك فإنّ مالكا كان يكره إدخال الخيل والبغال المسجد لنقل ما يحتاج لمصالحه، وأمر بأن ينقل على الإبل والبقر[3].

أمّا الحمـر الإنسية فقد حـرّم مـالك أكل لحمها، فـي حين أبـاح أكـل الحمـر الوحشية[4]. فلم يبق من وسـائل النقل البـرية المعروفة عصـرئذ، يحلّ أكل لحمها فـي المـذهب المالكـي إلا الإبل والبقــر[5].

وقد تميّـزت الإبل على البقر بخفّها، حيث إنّ ظلف البقر لاتصلح لاختراق الرمال الساخنة، في حين أنّ ليونة الخفّ وانتشار مساحته يسهّل للجمل المشي فوق الرّمال، كما أنّ ارتفاع قوائمه يرفع من مستوى جسمه عن الغبار والرّمال المتحرّكة، كما ساعدت رقبته المديدة على الوصول إلى الأرض، أو الأشجار المرتفعة للحصول على غذائه[6].

والجمل فـي حالات العواصف والغبـار، قـادر أن يغلق جفون عينيه للمحافظة عليهما، مع المقدرة التامّة على النظر خلال تلك الجفون[7].

ويتميّز الجمل ذو السنامين عن الجمل العربي بتحمّله انخفاض درجات الحرارة المتطرّقة، فهو قادر على السير في الثلوج إلى ارتفاع 45 سنتميترا، وفي

---

[1] - *المدونة*، ج1، ص246. كما أنّ المسافر كان يتّخذ من جلد الإبل خياما يتّقي بها العواصف والبرد، بل و الشّمس (ماجد عبد المنعم، *التاريخ*، ص61).

[2] - ابن عاشور (محمد الطاهر)، *التحرير*،ج14، ص 103-106. ونشير هنا إلى نادرة أوقصة أوردها البرزلي في *جامعه* وهي: "... أن العرب أكلت لحوم الإبل فأورثتها الحقد والكرم ..." (البرزلي، *جامع*، ج1، ص 640). فهي وإن كانت في ظاهرها نظرة بعض الشعوب والمجموعات لبعضها بعضا، فإنّها تحمل في طياتها قيمة اجتماعية وربّما إتنوغرافية، لا شكّ أنّ لها بعض الصلات بالواقع (سعد غراب، "كتب الفتاوى وقيمتها الإجتماعية"، *حوليات الجامعة التونسية*، عدد 16، سنة 1978، ص80 - 82).

[3] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص 359.

[4] - *النوادر*، ج4، ص 372 - 373؛ البرزلي، *جامع*، ج1، ص 642؛ ابن عاشور (محمد الطاهر)، *التحرير*، ج14، ص 103-106.

[5] - ورد في *المعيار* أن البقر لم يخلق للحمل، وإنما للحرث (ج2، ص 478).

[6] - ابن رشد، *البيان*، ج15، ص 359؛ الشيراوي، *الاتصالات*، ص23؛ حياة (قطاط)، *العرب*، ص 316.

[7] - الشيراوي، *الاتصالات*، 23.

الطرق الجبلية أو الطرق المعبّدة[1]. في حين أنّ الجمل العربي (أوالجمل ذو السّنام الواحد) يتحمل مشاق الصحراء أكثر من غيره. وقد اشتهر بالنقل والصّبر في قطع المسافات الطويلة عبر الصحاري العربية عامة، والصحراء الإفريقية خاصة[2].

على أنّ الجمل حيوان ذكيّ في الصحراء، يحسّ أنّ له دليلا، فإذا وقف توقف، ولا يتقدّم الجمل الدليل في العادة، فإذا سار أمامه غير حافل به، فاعلم أنّ الصلاح في اتّباع ذلك الجمل، إذ من المحقق أنّه يعرف المكان الذي تريده القافلة. ويقول البدو إنّ الجمل الذي رعى مرّة في واحة لا يخطئ السبيل إليه، وإن فصلتها الأيّام الطوال[3].

هذا، و اشتهر الجمل بأنّه حيوان صبور[4]، لا ينتقم للمرّة الأولى إن أوذي، وإذا تكرّر الأذى لا ينتقم في الجماعة، بل ينتهز فرصة انفراده بصاحبه لينتقم بإلقائه على الثرى، أورفسه أو وطئه بخفيه. وقد يدوس الرجل، ويبرك عليه حتى يموت. وهو ما نجد صداه في كتب الفقه من الإشارة إلى صول الجمل، وعضّه وجموحه ونفاره[5]، أو الإشارة إلى حقده وكرمه الذي طبع عليه العرب.[6] ويتميز الجمل بمقدرته الفائقة على حمل سلع وبضائع كثيرة، قد تتجاوز المائة كيلو غرام فما فوقها، على اختلاف بين الباحثين في ذلك [7].

كما أنّ في مقدور الجمل قطع مسافات طويلة تتراوح بين 30 - و50كلم يوميا، في أراضي صحراوية عادية[8].

على أنّ أهمّ خصائص الجمل الداخلية خزنها الماء والمحافظة عليها لأيّام معدودة. حيث بإمكان الجمل أن يشرب

---

[1] - غالب (سعدي علي)، *جغرافية النقل و التجارة*، دار الكتب للطباعة والنشر، العراق، 1987، ص 20. ولعلّ عدم استعمال المغاربة هذا النوع من الجمل، هو الذي أدّى بابن بطوطة إلى التشكّي من طريق أم جنيبة بين سجلماسة وفاس، حيث كان الثلج قد غطى هذا الطريق حتى قال ابن بطوطة:" ولقد رأيت الطرق الصّعبة و الثلج الكثير ببخارى و سمرقند و خراسان و بلادالأتراك، فلم أر أصعب من طريق أم جنيبة" (ابن بطوطة، رحلة، ص 700).

[2] - غالب (سعدي علي)، *جغرافية* ، ص69. ونشير هنا إلى أنّنا لم نقف على هذا التقسيم الثنائي للجمل في المصادر المالكية.

[3] - حسنين، صحراء، ص140.

[4] - بالنسبة إلى صبر الجمل، فقد جرى مثل لدى العرب:" صبور كالجمل "(الجاحظ، *الحيوان*، ج6، ص213).

[5] - *الموطأ*، ص 653؛ *المدونة*، ج11، ص475؛ الجاحظ، *الحيوان*، ج7، ص 141؛ حسنين، *صحراء* ص138-139.

[6] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص640؛ غراب (سعد)، "كتب"، ص 80 - 82.

[7] - قدّر محمد حسن حمولة الجمل بين 100 - 120 كلغ، في حين أوصلها غيره إلى المائتين (محمد حسن، *المدينة* ، ج2، ص508؛ علي سعدي غالب، *جغرافية* ، ص20).

[8] - علي سعدي غالب، *جغرافية* ، ص20. ولا شكّ أنّ الأستاذ ناعمي كان مبالغا حين ذهب إلى القول بأنّه " يمكن للجمل قطع مسافة 100 كلم في اليوم، كما يستطيع جمل البريد قطع مسافة 1400 كلم في ظرف ثمانية أيام "، وهذا بمعدل 175 كلم في اليوم.(مصطفى ناعمي، "التجارة"، ص200).

دفعة واحـــدة حوالي 20 لتـــرا من المـــاء، ثم يسحبها من معدته ليتمّ تـــوزيعها فـــي الخـــلايا والأنســـجة، وفـــي الـدم[1].

لذلك، فبإمكان الجمل أن يصبر على الماء لمدّة أسبوعين فما فوق. ويعضّد هذا القول ما نجده في المصادر من إطلاق لفظ " **عشران**" على الجمل الذي لم يرد الماء لمدّة عشرين يوما، و"**الجوازئ**" على الجمل الذي جاوزت العشرين يوما دون الورود على الماء[2].

وقد جرت العادة في السّفر أن يحمل الماء على ظهور الجمال المسنّة الرزينة، التي لا يخشى عثارها، وهي تعلم أنّها تحمل أعزّ حوائج القافلة في الصّحراء[3]، و لعلّ هذا قد يكون من الأسباب التي دفع الفقهاء إلى فسخ عقد كراء الدابة إذا كانت عثورة، وعدّوه من العيوب القادحة[4].

بقي أن نشير إلى أنّ الجمل حيوان يجيد السباحة، وإن كان الجاحظ يقول بأنّه " **قبيح السباحة، لأنّه لا يسبح إلاّ على جنبه، فهو في ذلك بطيء ثقيل**"[5].

أمّا بالنسبة إلى الغذاء، فإنّ الجمل يأكل كلّ نبات تقريبا، ولاسيّما الأشجار،[6] ويجترّ ما يحتاج له، و يحوّل الزائد إلى مواد شحمية يخزنها في الجسم، ولا سيّما السّنام[7]، لاستعماله عند الحاجة .

ومع أنّه يشترك في هـذه الصفة مع كلّ الحيوانات المجترّة، إلاّ أنّه يمتاز عنها بقـدرته على إعـادة تـدوير البول داخليا، وفصل أمـلاح المواد الـزلالية

---

[1] - أشار القرآن إلى أنّ الماء كان قسمة بين قوم صالح وناقتهم (سورة القمر الآية 27). وأشارت السنة إلى ورود الجمل الماء (البخاري، اللقطة، ص11 ؛ ابن رشد، *البيان*، ج15، ص 359). وبإمكان الجمل المحافظة على الماء بثلاث وسائل: 1 - كلية الجمل قوية الفعالية تفرز البول بأعلى درجة من كثافة الأملاح، فتسمح بأكبر كمية من السّموم والأملاح، لتذوب في أصغر حجم من مـاء البول. 2- بإمكان الجمل أن يسحب من الدم 12% من الماء، ويزيد في تخثره وكثافته دون أن يؤثر ذلك على حيوية الجسم، بينما جسم الإنسان يتوقف عن العمل[ليموت عطشا]، إذا خسر الدم 6 % من الماء. 3- إذا اشتد الحر في نهار الصحراء، واحتاج الجمل لتبريد الجسم عن طريق إفراز العرق، فإنّ في الجمل جهازا قادرا على رفع درجة حرارة الجسم 6 درجات (الشيراوي، *الاتصالات*، ص 23- 24). وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ التاجر الصحراوي كان إذا وصل إلى بلاد السودان، يبيع جماله الزائدة هناك، ليتخلص من مصاريف تعليفه أو سقيه أيام إقامته (J. Devisse, « routes », P.48).

[2] - ابن سيده، *المخصّص*، ج 7، ص 95 - 96؛ حسنين، *صحراء*، ص 141.

[3] - حسين، *صحراء*، ص142..

[4] - *المدونة*، ج11، ص 492.

[5] - الجاحظ، *الحيوان*، ج7، ص119؛ Richard. W.(Bulliet) *The camel and the wheel*, Harvard University, press Cambridge, Massachusetts, London P. 11.

[6] ابن رشد، *البيان*، ج15، ص 359.

[7] - استعمل الجمل ذو السنام الواحد في الصحراء الإفريقية على نطاق واسع. فهو بسنامه الواحد لايحتاج في الصحراء إلى كميّة كبيرة من الشّحم توفّر له الطاقة والدفء. كما أنّ السنام الواحد يحتاج إلى مساحة سطح أقلّ من السنامين، فتقلّ مساحة الجلد، ويقلّ تبخّر الماء أيضا (الشيراوي، *الاتصالات*، 24).

(البـروتين)، وإعـادة بنائها فـي جسمه، إذا تعـرّض إلى نقـص فـي المواد الـز لالية[1].

تلك كـانت بعـض الخصائـص والمميّزات للإبل، فلولاها لما أمكن للجمل أن يتحمل مشاق الصّحراء التي ألمحت إليها المصادر المالكية[2]، رغم تركها الدخول في تفاصيل تلك الخصائـص. والسبب في ذلك واضح و بسيـط، لأنّ هـذه الخصائـص لا تمس الشرع في شيء.

وهكـذا تهيّأ للعرب قبيل الإسلام، سواء في صحراء الجزيرة أو في صحراء الغرب الإسلامي، جهاز للجرّ والنقل والشّحن أكثر ملاءمة واقتصادا من جميع وسائل النقل المعتمدة، و لا سيما العربة التي عرفتها الحضارات السابقة.

[1] ـ الشيراوي، *الاتصالات*، ص25.

[2] ـ *المعيار*، ج5، ص 136.

رغم ورود ذكر العجلات في كتب الفقه، فقد اختلف الباحثون حول استعمال المغاربة للعربات في العصر الوسيط. و لا ندري هل استعملها الأفارقة في العهد الإسلامي، في حين نستشف من فتاوى بعض الفقهاء بالمغرب الأقصى والأندلس أنّ العربات استعملت في تلك الأماكن، لكن في نطاق محدود جدّا، فلماذا هذا العزوف من المغاربة عن استعمال العربات؟

و بالنسبة إلى دخول الجمل شمال إفريقيا، فإنّ كتب الفقه لم تكن لتتناول مثل هذا الموضوع، لأنّها لا تمسّ الشّرع في شيء. و جاءت كتب التاريخ، و كتب طبقات الفقهاء و تراجمهم، على غرار ***طبقات أبي العرب***، ***ورياض النفوس*** للمالكي لتسدّ بعض الفراغ التي تركته كتب الفقه. فبفضل تلك الكتب تعرّفنا على مدى اهتمام المغاربة ـ عموما ـ و الفقهاء ـ خصوصا ـ بالجمل، كما أعلمتنا تلك الكتب بوجود سوق له بالقيروان، وذلك منذ بداية القرن 2هـ. إذن فمتى كان دخول الجمل إلى شمال إفريقيا؟

أ ــ بين الجمـــــل والعـــــــربة[1]

طالما أبــدى المؤرخــون والمستشرقــون الغربيون ملاحـظة جديرة بالاهتمام، وهــي أنّ الحضارة الإسلامية المترامية الأطراف خلت من أيّة وسيلة مصنّعة، وجهاز مستحدث للنقل كالعربات والمركبـات التــي عــرفتها الحضـارات القديمة[2]، ومـا تـلاها من الحضـارات، فأصدروا حكـما عامـا مفـاده أنّ حضارة لم تعرف سوى الجمل أداة ووسيلة للاتّصال، هـي ولاشكّ حضـارة متخلفة تقنيا وعلميا. وعـزّزوا القـول بأنّه إذا كـانت العجلة أو الـدولاب من أجلّ مـا خلق الإنســان، فإنّ الجمل ولاشـكّ من أزعج وأقبـح مـا خـلق الـرحمان.

أمّـا أنّ الدولاب من أجمل وأحسن ما اخترع الإنسان، فإنّ هذا القـــــول مقبـــــول.

أمّا أنّ الجمل من أصعب مـــا خلق الرحمان و أكثرها تعبا وإزعاجا، فإنّنا لا نقـرّ ذلك. وللإجـابة عن ذلك، فإنّنا نطـرحِ سؤالين هــامّين، أولهما: هل حـافظت الحضارة الإسـلامية علــى وسـيلة بـدائية كـالجمل للنقل والمـــواصلات بــدلا من العـــربــات، والشــوارع المعبّدة، بسبب تخلفها التقني[3]؟ والسـؤال الثانـي:هل استخـدمت العـــربة كـوسيلة للنقل فـــي الغـــرب الإسلامـــي الوسيــــط؟

وإذا كـــان الســؤال الأخير قـد اختلفت آراء البـاحثين حـوله، فإنّ الجـــواب عن الأول بسيـــط، وهـــو أنّ الحضـــارة الإســلامية عـــرفت العجلة، بل وطوّرتها واستعملتها فـــي مخـتلف الآلات، كـآلات الـــريّ والطحن، ولكنّها وجـــدت أنّ استعمال الجمل أنسب وأصلحِ وأقــلّ تكـلفة للنقل والمـو اصـــلات[4].

لقـد ورد ذكـر العجلة فـي كتاب ابن الرامي على لسان ابن كنانة ـ صاحب مـالك ـ حيث اتّخذه ابن كنـانة كمعيار لتحديد سعة الأزقة والطـرق

---

[1] ـ انظر كتاب: Bulliet (R ichard. W), *The camel*, PP. 1-.27

[2] ـ برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 459؛ Lui même, Urbanisme,p. 132 ; Lui même, *La Berberie orientale sous les hafsides*, Paris, 1947, T. 2, P.236 ; Lézine, Deux villes, P.29, 131-132 ; Hourani, Histoires, P.173 ; F. Braudel, La Méditerranée et le monde méditerranéen, 1980, P.480.

[3] ـ لقد كان ريتشارد بليت منصفا حين أشار إلى أنّ السبب المباشر في اختفاء العربة وظهور الجمل، هــو تحضّر العــرب وتقدّمهم فــي الحضـارة (Richard, Bulleit, *The camel*, P. 11).

[4] ـ الشيراوي، *الاتصالات*، ص21؛ محمد (فتحة)، *النوازل*، ص 307.

بالمـــدينة الإســـلامية[1]. وهــو إشــارة واضحة إلى استعمال العجلات في المدن الإسلامية، وإن لم يكن على نطاق واسع[2].

من جهة أخــرى، تواطأت إشارات كثيرة على أنّ المسلمين لم يستعملوا العربات في الغرب الإسلامي الوسيط[3]، وهو حكم - في الحقيقة - توصّل إليه سابقا بعض الباحثين، ولاسيّما روبار برنشفيك[4]، وحوراني[5]، ولازيني الذي أشار إلى أنّ الطريق في المدينة الإسلامية لم تعدّ لمرور العربات، بينما كانت طرق المدن الرومانية القديمة تتسع لمرور عربتين متقابلتين في الوقت نفسه[6].

ولم تكن الأستاذة فناكير ببعيدة عن هذا الرأي، عندما أقرّت أنّ العربة كانت مستعملة لدى الرومان، وعلى نطاق واسع في شمال إفريقيا، لكن توقّفت عن القول باستعمالها في المسافات البعيدة. كما اشتكت من قلّة المعلومات عن العربة في العهد الوندالــي(442-533م)، وافترضت عزوف الناس عن استعمالها في العهد البزنطـــي، في حين أنّ الجغــرافيين المسلمين لا يذكرون وسيلة لنقل البضائع، إلاّ ما كان يتمّ حملها على ظهور الدواب من الجمال والبغال[7].

---

[1] - ابن الرامي، *الإعلان*، ص193؛ Hentati, nejmdinne, « La rue », P. 288.

[2] - يبدو من خلال المصادر أن استعمال العربات لم ينقرض بالغرب الإسلامي تماما، حيث نجد فيها إشارات إلى استعمالها كأداة نقل، تواصلت - على ما يبدو - إلى حدود القرن 4هـ/10م، انظر مثلا (ابن عذاري، *البيان المغرب في أخبار الأندلس و المغرب*، تحقيق ج. س. كولان، و ليفي - بروفنسال، دار الثقافة، بيروت، ط3، 1983، ج1، ص 38، 119، 124؛ الداعي إدريس، *عيون الأخبار و فنون الآثار*، حقق محمد اليعلاوي الجزء الخاص بالمغرب تحت عنوان "*تاريخ الخلافة الفاطمية بالمغرب*"، دار الغرب الإسلامي، بيروت،1985، ص 336 - 338).

[3] - يلاحظ بكثرة من خلال كتاب المالكي، أنّ الوسيلة المستعملة للنقل بإفريقية هي الدواب، ولاسيّما الحمار (المالكي، *رياض*، ج1، ص 170، 173، 193، 237، 245، 337، ج2، ص482).

[4] - يقول بــرنشفيك في هــذا الصدد:"... وهنا يتعيّن علينا أن نبدي هذه الملاحظة الهامّة، و مفادها أنّ إفريقية الحفصية لم تكن تستعمل العربات ذات الدواليب، إذ لم يشر أيّ نصّ من النصوص التي لدينا إلى عجلات النقل أو العربات" (برانشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 246، 459؛ Lui même, « Urbanisme », P.132). و يعضّد ذلك ما حكاه المقري، من أنّ أحد المسافرين المغاربة استغرب عندما رأى في شارع من شوارع القاهرة " عجلة" تجرّها الثيران (المقريزي، *خطط*، ج1، ص 691).

[5] - A. Hourani, histoire, P.173.

[6] - Lézine, Deux villes, P.29,131-132 ; Hentati, « La rue » P. 288.

[7] - Vannacker, « Géographie », P.662. وقد يفسّر عزوف الناس عن استعمال العربة في هذا العهد بظهور الجمل بشمال إفريقيا كسفينة للصّحراء واستعمالها على نطاق واسع، منذ بداية القرن 5م.

هذا، وقد ثبت أنّ العجلات التي يجرّها الإنسان أو الدواب، كانت تستعمل داخل قرطبة كوسيلة نقل[1].

فقد ورد ذكر العجلات في *نوازل ابن سهل* (ت486 هـ/1093)، عند الكلام على منع مرور العجل على المقابر[2].

وهو إشارة صريحة إلى استعمال العجلة في الأندلس في الحقبة الإسلامية.

على أنّ الأستاذ محمد فتحة أشار في أطروحته إلى أنّ قطعة الرّخام التي صنع منها صهريج المدرسة المعروفة بنفس الاسم بفاس في العهد المريني (591هـ - 873 هـ/1195 - 1468م) كان قد تمّ نقلها من ميناء العرائش إلى فاس على "**عجل الخشب**[3]"، أي على عربة. وهذا من شأنه أن يدحض الرأي القائل بغياب وسائل نقل في الغرب الإسلامي الوسيط تعتمد على العجلات.[4]

من ناحية أخرى، أشار باحثون آخرون إلى استعمال العربة في الصحراء الإفريقية قبيل الفتح الإسلامي، لكن لم تكن بالضّرورة هي التي يمكن استخدامها في شقّ الصحراء طولا وعرضا، فأغلب الظنّ، أنّها كانت في ملك أرستقراطية خاصّة، تستخدم في أغراض محليّة، مثل الصيد والقنص أو المناوشات الخفيفة، أو كوسائل استعراضية[5].

ونخلص من هذا كله أنّ غياب استعمال العربات في الغرب الإسلامي الوسيط - و لا سيّما بإفريقية - لا يبدو عنوانا لجهل مستحكم في التقوس، وإنّما هو أمر تمليه الظروف العامة، وحجم المبادلات المرتبط بدوره بإمكانيات الإنتاج الفعلية.

إنّ العامل الاقتصادي هو الذي أدّى إلى تلاشي استعمال العربة والدولاب، والاستعاضة عنها بالجمل في المدينة الإسلامية، وخاصّة بالغرب الإسلامي

---

[1] - افترض نافع الفهري - بالاعتماد على نتائج بحوث ريتشارد بولييت - أنّ البربر الذين كلفوا بجر الخشب إلى دار صناعة تونس، قد كانوا يستعملون العربات (*شبكة الطرقات*، ص 143).

[2] - خلاف (محمد عبد الوهاب)، *قرطبة*، ص 36. Ibn Abd al Raouf, Traité, P.111.

[3] - الجزنائي (أبو الحسن علي)، *جنى زهرة الآس في بناء مدينة فاس*، دار المنصور للطباعة والوراقة، الرباط، 1973، ص37.

[4] - فتحة (محمد)، *النوازل*، ص 308. وتجدر الإشارة إلى أنّ العجلات كانت تصنع من الخشب، قبل أن تتطوّر، ويستعمل في صناعتها مادة الحديد. فكانت العجلة تعاني من متاعب متكرّرة، تمثلت في انفلاق كتلة الخشب، وبالطبع فإنّ صيانة ذلك وإصلاحه كان يكلّف صاحب العربة كثيرا (سعدي غالب، *جغرافية*، ص ص 25 - 26).

[5] - ريموند (موني)، "طرق"، ص 119؛ ناعمي (مصطفى)، "التجارة" ص 141-142؛ Lhote. H, Le cheval et le chameau dans les peintures et gravures rupestres du Sahara, Dakar, B, IFAN, XV, 1953, P.1138-1228. ولا نستطيع أن نجزم ما إذا كانت هذه المركبات في الصحراء قد استخدمت لأغراض تجارية أولا. ولكن يجب أن لا ننسى أنّها كانت ضعيفة جدا، ولا تقوى على حمل بضائع ولو كانت قليلة. بل إنّ أقصى ما كانت تحمله هو رجل واحد وقربة ماء، وبعض الطعام الكافي للسفر لمسافة طويلة نسبيا (ريموند موني، "طرق"، ص 119).

الوسيط، و يتبيّن ذلك، بالقيام بعملية مقارنة بين خيول مثلا تجرّ عربات تابعة للروم، وجمال محمّلة بالبضائع في الصّحراء، فإنّ ما يسترعي النظر هو الفروقات في الطاقة البشرية المتطلبة. فكل عربة تحتاج إلى شخصين لقيادتها، وفرق من المهندسين والفنيّين (نجّارين وحدّادين)، المطلوبين لصيانة وتصليح العربة، بالإضافة إلى بياطر حيوانات العربة، وما يحتاج إليه كلّ فريق من أكل وشرب ولوازم ضرورية لإنجاز عربة ناجحة[1].

بينما الجمل سلس القيادة، فبإمكان الفرد أن يعتني بـ 6 إلى 10 جمال على الأقل[2].

لذلك، فإنّ سكان الصّحراء الإفريقية وجدوا في الجمل جهاز نقل من أيسر وأرخص الوسائل، وأكثرها مرونة وكفاءة، ولاسيّما في الحروب. إذ يوفر لمستعمله عامل المفاجأة، لعدم حاجته إلى الطرق المعبّدة القريبة من مصادر الماء، على عكس العربة، والتي قد يمكن مراقبتها من قبل الأعداء[3].

وقد علل معظم المؤرّخين العرب انتصار يوسف بن تاشفين في معركة الزلاقة الشّهيرة بالأندلس سنة 479 هـ/ 1086م باستعماله الجمال ضدّ خيول النصارى، التي ذعرت منها، لأنّها لم ترها من قبل، ولا رأت صورها، أو سمعت أصواتها[4].

لقد واكب إدخال الجمل في الغرب الإسلامي الوسيط كوسيلة أكثر كفاءة لنقل البضائع، العديد من التغيرات في مجالات عدّة أهمّها:

- تمّ الاستغناء عن طرق العربات المعبدة الرومانية وتركت لتندثر، واستعيض عنها بطرقات أقصر وأسرع، غير محتاجة إلى تعبيد. اخترقت هذه الطرق الجديدة الجبال، وابتعدت عن الأنهار، كما اخترقت البوادي والقفار والصحاري، وأصبح من الممكن إيجاد أعداد كبيرة من الطرقات الفرعية، للتعويض عن شرايين النقل الضخمة بكفاءة أكثر[5].

- واكب ظهور الطرقات الجديدة تأسيس محطات صغرى، في أماكن جديدة، وعلى مسافات أبعد من المحطات القديمة، بسبب ازدياد المسافة التي يمكن للجمل أن يقطعها في يوم بالنسبة إلى العربة. وتغيّرت نوعية هذه المحطات، فلم تعد

---

[1] - سعدي غالب، *جغرافية*، ص 27. وقد أشار الونشريسي إلى أنّ الثيران كانت تستعمل في جرّ آلات الحرث، وهو عادة لازالت موجودة إلى اليوم في بلاد السودان (*المعيار*، ج6، ص55).

[2] - الشيراوي، *الاتصالات*، ص25. وقد أشار ابن حوقل إلى مائة غلمان من الرعاة بناحية أوداغست، يقود كل راع منهم مائة وخمسين جملا (ابن حوقل، *صورة*، ص 97 -98).

[3] - الشيراوي، *الاتصالات*، ص25. ويبدو أنّ هذا من أسباب انتصار خالد بن الوليد في معركة اليرموك [انتظروه في الجنوب فأتاهم من الشرق] (الشيراوي، *الاتصالات*، ص 25).

[4] - حسن (إبراهيم حسن)، *تاريخ*، ص 383. وإذا صحت هذه الرواية، فإنّ هذا التاريخ المذكور يدلّ على تاريخ دخول الجمل بالأندلس.

[5] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 246؛ الشيخلي، "النشاط"، ص 41 - 51.

في حـاجة إلى خـزن مواد غذائية للحيوانات، أو دكاكين نجارة وحدادة لتصليح العربـات[1].

ـ لم تعد هناك أيّة حاجة لتخطيط المدن بالغرب الإسلامـي الوسيـط على الطريقة الرومانية من شوارع عريضة وطـرق معبـدة، تخترق المدينة مستقيمة، كما كان بقسنطينة وطرابلس أو قرطبة[2]. واستعيض عنها بالهندسة المدنية الإسلامية التي تغلب عليها الأزقة الضيّقة والملتوية، مع الأحواش في داخل البيوت[3]، وهي أكثر ملاءمة للحماية من الحرّ والعواصف، كما أنّها تتلاءم أكثر مع متطلّبات الدفاع عن المدن في حالات الحرب[4].

من أجل هـذه ونحوها، فضلت الحضارة العربية الجمل على العربة، والتي عرفها بدورهم مسلمو الغرب الإسلامي الوسيط، لكن تخلوا عن استعمالها، ورأوا أنّ الجمل أنسب وأقصد منها في تنقلاتهم، ولاسيّما عبر الصحراء الكبـرى إلى بـلاد السودان.

وحتى قبل دخـول الإســلام إلى شمال إفريقيا، كـان الجمل هوالوسيلة الأساسية المعتمـدة فـي النقل[5].

---

[1] ـ الشيراوي، *الاتصالات*، ص28؛ الفهري (نـافع)، *شبكة الطرقات*، ص 140.

[2] ـ بـرنشفيك، *تـاريخ*، ج1، ص 418.

[3] ـ ابن رشد *البيان*، ص299؛ ابن الرامي، الإعــلان، ص149؛ ابن فرحـون، *تبصرة*، ج2، ص 260؛ *المعيار*، ج8، ص 431، ج9، ص9. ويحسن الرجوع إلى فصلنا السابق، والمخصّص للطريق بالمدينة الإسلامية.

[4] ـ برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 246؛ الشيراوي، *الاتصالات*، ص29. و للمزيد من المعلومات انظر (Shaw (B. D), « The camel in ancient north Africa and the sahara : History, biology, and humain economy », in *Bulletin de l'Instutit fondamental d'Afrique noire*, 1979, T.4, p. 700 et suivantes.

[5] ـ اختفت العجلات تـدريجيا أمام قدوم الجمل، واقتصر استخدامها على المناطق الساحلية الزراعية، حيث توافرت الطرق الرومانية الجيدة الصالحة لسيـرها (ريموند مـوني، "طـرق"، ص 122).

من الصّعب جدّا أن تشير المصادر الفقهية المالكية إلى موضوع كهذا. لقد وردت بكثرة في هذه الكتب، وفي موضوعات متفرّقة، ألفاظ كل من " **إبـل**" "**نـاقة**"، " **جمل**"، " **بعيـر**"، لكن نادرا ما تتجـاوز إطـار بيـان أحكام شرعية متعلقة بها.[1]

ويبـدو أنّ أقدم فترة تاريخية أشارت إليها هذه الكتب الفقهية هي الفترة النبوية وما تلاها من العهد الـراشدي[2].

وإذا كـانت كتب الفقه المالكـي قـد عـوّدتنا علـى الـرجـوع إلـى المصـادر الأخـرى، بخصـوص مـوضوعـات لا تـمسّ الشّـريعة فـي شـيء - مثل مـا فعل الونشـريسي عنـد رجـوعه إلـى المؤرّخين فـي مسألة تحـديد تـاريخ تـأسيس مـدينة فـاس[3]، والبـرزلي عنـد إحـالته علـى الجغرافيين، وخـاصّة كتـاب ***الجغرافيا*** لإقليدس، بخصـوص مسألة كـروية الأرض، ورؤية هـلال شهر ذي الحجة[4] -، فإنّ المؤرّخين بخصـوص موضـوعنا هـذا، لم يكـونـوا بأحسن حـال من الفقهاء. فقـد اختلفت آراؤهم حـول دخـول الجمل إلـى شمال إفريقيا، وبالتّحـديد المنطقة الواقعة غربـي النيل إلـى أقـوال كثيـرة: فمنهم من أرجـعه إلـى الحقبة الإسـلامية، فـي القـرن 7م أوقبله بقليل، أي أنّ المسلمين دخلـوا شمـال إفـريقيا، مستعملين الجمـال كمطية ركـوب فـي حـروبهم[5].

وهـو رأي لا يقـوم به دليل، لأنّ التـاريخ أثبت وجود الجمل بشمال إفـريقيا قبل دخـول المسلمين إليها.

ويـرى آخـرون أنّ الجمل دخل شمال إفريقيا في القرن 4م، أي في أواخر العهد الروماني[6].

ويبـدو أنّ هـؤلاء خلطوا بين دخـول الجمل إلى شمال إفـريقيا، و بين شيوع استعماله فـي القـرنين 3 - 4م[7].

---

[1] - ***المدونة***، ج1، ص246؛ ***المعيار***، ج 11، ص210، ونحوها.

[2] - ويقدّم أحسن مثال على ذلك، المسائل المتعلقة بالضّوال من الإبل (***النوادر***، ج 10، ص 477؛ ابن رشد، ***البيان***، ج15، ص 359 - 360، ج18، ص 299؛ البرزلي، ***جامع***، ج1، ص 270 - 271، ج6، ص 190، 512).

[3] - ***المعيار***، ج1، ص 256).

[4] - البرزلي، ***جامع***، ج1، ص 590.

[5] - جورج يعقوب، ***أثر الشرق على الغرب في العصور الوسطى***، ترجمة فؤاد حسنين علي، مطبعة مصر، 1946، ص 53؛ التليسي، ***تاريخ***، ص361.

[6] - زيادة (نقولا)، ***المغرب***، ص 175؛ ***نفسه***، "موريتانيا"، ص 170؛ الجوهري (يسري)، ***جغرافية***، ص 79؛ جودة (حسنين جودة)، ***جغرافية***، ص16؛ السائح (الحسن)، ***الحضارة***، ص 61، 74.

[7] - على حد قول ريتشارد بلييت. (R. Bulliet, *The camel*, P.113).

على أنّ غالبية المؤرّخين يذهبون إلى أنّ دخول الجمل في شمال إفريقيا قد تمّ في العهد الروماني (146ق.م - 442م)، مع اختلافهم في تحديد القرن الذي تمّ فيه ذلك[1].

ويبدو أنّ هذا الاختلاف نسبي، يرتبط بالمنطقة التي يقوم المؤرّخ بدراستها من شمال إفريقيا. ومعلوم أنّ الجمل قد دخل منطقة شرق شمال إفريقيا قبل أن يصل إلى منطقة الصحراء المطلّة على المحيط الأطلسي غربا.

يعتقد كثير من المؤرّخين دخول الجمل إلى مصر - شرقا - حوالي سنة 1000ق.م قادما من شبه الجزيرة العربية[2]، ولكنّه تأخّر قرونا في الوصول إلى شمال إفريقيا.

ويوافق رتشارد بلييت الأستاذ ريموند موني في أنّ أوّل تسمية للجمل في الوثائق اللاتينية كان سنة 46 ق. م . حيث تذكر الوثائق أنّ الرومان استولوا على 22 جملا، إثر موقعة تابسوس Thapsus في تونس[3]، ثمّ تلا هذه الحملة الرومانية حملات أخرى على البربر، يحتمل أن يكون الجمل قد استخدم فيها، على غرار تلك التي قام بها ف. فستوس V. Festus في سنة 70م، و فلاكوس Flaccus سنة 86م، وج. ماترنوس J. Maternus سنة 90م[4]. ونستنتج من هذه الروايات دخول قلّة من الجمال شمال إفريقيا - ولونسبيا - منذ القرن 1 ق.م[5].

وكان ينبغي أن ننتظر حتى القرن 4م لنعرف العدد التقريبي للجمال في ليبيا. ونستنتج ذلك ممّا ذكره أميانوس مارجينوس Ammianus Marcellinus من أنّ رومانوسRomanus عندما وصل إلى إفريقيا في سنة 363م، طلب إلى أهل ليبسيس(ليبيا) أن يزوّدوه بـ 4000 جمل، ليستخدمها في مواصلاته[6].

ويـدلّ هذا على أنّ الجمل قد أصبح في ذلك الوقت الحيوان المستأنس الأساسي لحمل الأثقال في ليبيا[7]، وهو مايعني شيوع استعماله في مختلف مناطق الصحـراء الكبـــرى.

---

[1] - للمزيد من المعلومات حول دخول الجمل شمال إفريقيا عموما، والمغرب الأقصى على وجه الخصوص، انظر) Mohamed Lahbib Nouhi, « A propos de l'introduction du dromadaire au Maroc et de son utilisation au moyen âge », dans *L'homme et dromadaire en Afrique* , travaux d'études internationnalles 24 – 29 1990, Faculté des Lettres et des Sciences humaines, Agadir, Maroc, p. 19 – 28.

[2] - النحوي، خليل، *شنقيط*، ص 94. يقول الأستاذ ريموند موني: " ولا يمكن أن نحدّد تحديدا دقيقا تاريخ دخول الجمل إلى منطقة غربي نهر النيل، ولكن من المعروف أنّ الجمل دخل إلى شرقي النيل في مصر منذ الألف الأول قبل الميلاد، وذلك عن طريق القوافل القادمة من الجزيرة العربية"(ريموند موني، "طـرق"، ص 122).

[3] - Richard, W. Bulliet, *The camel*, P.113 .

[4] - ريموند (مونـي)، "طـرق"، ص 126.

[5] - Richard W. Bulliet, *The camel*, P. 113

[6] - Richard. W. Bulliet, *The camel*, P 113 ؛ ريموند (مونـي)، "طـرق"، ص 127.

[7] - ريموند (موني)، "طرق"، ص 127.

على أنّ الأستاذ عبد الله العروي كان قد ربط مجيء الجمل إلى شمال إفريقيا - اعتمادا على قول هيرودوت Hérodote - بالجفاف الذي حصل في الصّحراء، بين القرن 5 وسنة 206 ق م .

وقد تميّز الوسط الصّحراوي خلال هذه المرحلة باشتداد ظاهرة الجفاف، وأصبحت الحياة القارة تنحصر تدريجيا في بعض الواحات، وعلى امتداد الوديان. ومن هنا يمكن تفسير انقطاع المواصلات في تلك المرحلة بغياب مطية قابلة للتأقلم مع الوسط الصحرواي الجافّ.

واهتدت قبائل صنهاجة الصحراوية - ولا سيّما جزولة ولمطة - في الأخير إلى جلب الجمل ليعوّض الفــرس في تجارة الذهب بين الصحراء وبلاد السودان، والذي لم يعد بإمكانه البقاء في مناخ تزداد حدّته بصورة مستمرة[1].

ولم تستطع مدوّنات الأحداث تحديد تاريخ دخول الجمل بالضّبط إلى شمال إفريقيا كمطية حرب، وأداة نقل أساسية، رغم أنّ دخوله حوض النّيل يرجع إلى القرن 6 ق.م. حيث ظلّ مستعملا في الفلاحة. وقد أصبح سفينة الصحراء التي غيّرت مجرى تاريخ البحر الأبيض المتوسط، وإفريقيا ابتداء من القرن 1 م[2].

ويرجع سبب تأخّر دخوله إلى شمال إفريقيا إلى الوضعية الجغرافية لشمال شرق ليبيا (La cyrénaïque)، حيث تشكل تضاريس البحر الأبيض المتوسط، والهضاب الضيّق ما قبل الصحراوي منطقة ضيّقة تنكمش بين البحر والصّحراء. فلم يكن اقتصاد هذه المنطقة يتجاوزها[3]، ولأنّ أهلها كانوا مستقرين بأراضي فلاحية صالحة لرعي الأبقار والأغنام، فلم يكونوا في حاجة إلى حيوانات النقل البعيد التي تعيش بالسّهول الجافة.

شكل إذن عدم استعمالهم للجمل الحاجز الأساسي الذي عطّل مرور الجمل إلى الشّمال الإفريقي. غير أنّ سياسة روما الهادفة إلى تنمية الزّراعة، والدفع بالبدو الرّحل نحو المناطق الداخلية، جاءت بردّ فعل أساسي، تجسّد في مضاعفة قطعان الإبل، واستعمال القبائل البدوية الصحراوية - ولاسيّما لمطة وجزولة - لها بشكل مكثّف، سواء، كأداة نقل لعبور الصّحراء إلى جنوبها[4]، أوكمطية حرب وهجوم على الأقاليم والجماعات المستقرّة نسبيا، والتابعة للامبراطوريات القائمة على طول الساحل المتوسطي، رومانية كانت أو وندالية

1. ناعمي (مصطفى) ، "التجارة"، ص 146 - 147. R. Mauny . *Les siècles obscurs* P.201 ; F. Gautier, les siècles obscurs de l'Afrique du nord, Paris, 1922, P, 122 – 193.

2. ناعمي (مصطفى) ، "التجارة"، ص 147. هذا بالنسبة إلى شمال إفريقيا. أمّا الأندلس، فيبدو أنّ الجمل دخلها مع المرابطين إثر معركة الزلاقة سنة 479هـ/ 1086م (حسن إبراهيم، *تاريخ*، ص 383).

3. البكري، *مسالك*، ج1، ص 330.

4. الإدريسي، *نزهة*، ص224. نشير هنا إلى أنّ الصحراء الإفريقية إفريقيا الشمالية، ظلّت بمثابة حدّ للإمبراطورية الرومانية. فقد تحدّدت مراكز عمران الرومان في مدن الساحل بشمال إفريقيا، ولم يتمكّنوا من اجتيازها، حتى ظهر الجمل ليشقّ طريقه عبر الصحراء إلى جنوبها (جودة حسنين جودة، *جغرافية*، ص16؛ جمال قاسم زكريا، *الأصول*، ص 154).

أوبنزنطية. وهو أمر أدّى إلى إضعاف نفوذ تلك الامبراطوريات في الشمال الإفريقي، وبالتالي تمهيد فتحها للمسلمين فيما بعد[1].

لقد دخل المسلمون شمال إفريقيا في بدايات القرن 1هـ/ 7م[2]. وكان للجمل دور كبير في اختيار مواقع تخطيط الأمصار الجديدة بالغرب الإسلامي الوسيط، حيث راعوا مصالح إبلهم ومراعيها، ويقدّم تخطيط مدينة القيروان على يد عقبة بن نافع (ت 63 هـ/682م) أحسن مثال على ذلك[3].

وتذكر المصادر أنّ عقبة احتج على أصحابه حين عارضوه على اختيار موضع القيروان بقوله: **"...لا بدّ لي من ذلك لأنّ أكثر دوابكم الإبل، وهي التي تحمل عسكرنا..فتكون إبلنا على باب مصرنا في مرعاها آمنة من غارة البربر والنصارى..."**[4]. لذلك لم يمض إلاّ وقت قليل، حتى وجدنا سوقا للجمال بالقيروان، تقع بباب سلم، غربي المدينة[5].

على أن الونشريسي أشار إلى بغي القبائل الصّحراوية بعضها على بعض في أموالهم التي أكثرها الإبل، ويتغاصبونها فيما بينهم جيلا بعد جيل. وسألوا عن ذلك فقهاء الأندلس في عهد المرابطين في القرن 5هـ/ 11م[6].

و يبدو أنّ سهل قمودة[7] كان مرتعا ممتازا لتربية الإبل[8]. وقد لاحظ ابن حوقل الذي زار هذه المناطق في النصف الأول من القرن 4هـ / 10م، أنّ أهلها

---

[1] ـ الجوهري (يسري)، *جغرافية*، ص 79؛ الطاهر (أحمد الزاوى)، *تاريخ*، ص ي. وإشارة الونشريسي إلى رغبة القبائل في التصاهر بقبيلة جزولة يدلّ على مكانتها في تلك العصور بين سائر القبائل البربرية (*المعيار*، ج2، ص 280).

[2] ـ أشارت المصادر إلى أنّ الخليفة الراشدي عثمان بن عفان (ت 35هـ/ 655م) أعان جيش فتح إفريقية بألف بعير (ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص9؛ الصالح (صبحي)، *النظم الإسلامية نشأتها وتطورها*، دار العلم للملايين، بيروت، ط6، ص 1982، ص 512).

[3] ـ *المعيار*، ج2، ص 226.

[4] ـ مركز الدراسات الإسلامية بالقيروان، القيروان، *دارسات حضارية*، تونس، مطبعة تونس قرطاج، 1990، ص 67؛ عادل بالكحلة، *بحارة الساحل التونسي بين التهميش وفاعليات التأكيد*، شهادة دكتوراه، إشراف محمد عبد الباقي الهرماسي، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية بتونس، 1994 - 1995، ص48؛ حياة (قطاط)، *العرب*، ص 317. - ويبدو أنّ البعير كان من بين وسائل النقل المستعملة بين الأزقة داخل المدن الإسلامية (ابن الرامي، *الإعلان*، ص193).

[5] ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص 275؛ الخشني، *طبقات علماء إفريقية و تونس*، نشر محمد بن أبي شنب، الجزائر، 1914، ص 182.

[6] ـ *المعيار*، ج9، ص542، ج10، ص 449.

[7] ـ بلاد قمودة يحدّها القيروان شمالا، وسبيبة غربا، وقفصة جنوبا، و صفا قس شرقا.

[8] ـ بر نشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 223.

يملكون الإبل أكثر من عرب الجزيرة العربية، فكانوا يصدّرونها إلى بلاد المشرق لبيعها هنـــالك[1].

كما يبدو أنّ الدولة المرابطية (448 - 541هـ / 1056 - 1147م) - التي كانت نقطة انطلاق دعوتها من الصّحراء الإفريقية - كانت مهتمّة كثيرا بتربية الإبل والحفاظ عليها لاستخدامها في تجارة الصحراء.

و تشهد لذلك قولة المعتمد محمد بن العباد[2](ت 488هـ / 1095م) المشهورة، حين حذره بعـض أتباعه من مغبّة الاستنجاد بالمرابطين ضدّ ملك الإسبان ألفونس السادس:" **لأن أكون سائق جمال في صحراء إفريقية، خير من أن أرعى الخنازير في قشتالة**[3] ".

إنّ هـذا النـص ينمّ عن كثرة استعمال الجمل لدى سكان الغرب الإسلامي الوسيـــط، ولا سيما أهل الصحـــراء، وبالتحديد منطقة الصحراء المطلّة على المحيط الأطلسي. وهو ما يفسّر كثرة الجمال في تلك المنطقة ولا سيما في القرن 6هـ / 12م وما بعدها[4].

ولئن أشـارت كتب الفقه إلى الجمل كوسيلة نقل أساسية معتمدة في الصحراء حيث تسير القوافل بخفارة القبائل الصحراوية[5]، فإنّها لم تقدّم لنا أيّ رقم - ولو بصورة تقريبية - لتعداد تلك القوافل أو تقدير ثروة بـلاد الغـرب الإسلامـي الوسيـط من الجمال[6].

وبالنسبة إلى المصادر الأخرى، فقد أشار جـان دفيس إلى" **أنّه من الصّعب أن يثق المرء بالأرقـام التي تذكـرها تلك المصادر، والمتعلّقة بتعـداد القوافل وعـدد حمولتها وجمالها، إذ إنّها تحتاج إلى نقـاش كبيـر**"[7].

---

[1] - ابن حوقل، *صورة*، ص 95، 98، إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 244. وتكمن أهميّة هذه الشهادة في أنّ ابن حوقل كان يعرف المنطقتين جيّدا وزارهما. كما تجدر الإشارة هنا إلى أنّ أهل الصحراء قد زودوا بلاد السودان أيضا بالإبل، فكانوا يبيعون إليهم جمالهم الزائدة عند العودة إلى المغرب بأسعار مرتفعة، قد تصل إلى حوالي 19 مثقالا للجمل الواحد، و100 أو 120 مثقال لجمل محمّل بالملح (ابن بطوطة، *رحلة* ، ص 699؛ J. Devisse, « routes » P. 48). على أنّ الونشريسي أشار إلى أنّ الجمل كان يباع بافريقية في العهد الزيري في القرن 4هـ / 10م بحوالي 9 دنانير (*المعيار*، ج9، ص 430).

[2] - هو ثالث سلاطين بني عبّاد في إشبيلية وآخرهم. خلف أباه المعتضد سنة 461هـ / 1068م. استنجد بالمرابطين ضدّ ألفونس السادس، فأنجدوه ثم طمعوا في ملكه. مـات سجينا فـي أغمات بالمغرب الأقصى (البرزلي، *جامـع*، ج4، ص 22).

[3] - العلانــي (أنس)، *الإعلام بنوازل الإحكام لأبي الأصبغ عيسى بن سهل الجياني الأندلسي*، تحقيق الجزء الأول منه، شهادة دكتوراه في الفقه والسياسة، إشراف الشيخ محمد الشاذلي النيفر، جامعة الزيتونة بتونس، 1982، ص19.

[4] - الإدريسي، *نزهة* ص 83، 112، 224، 226 - 274؛ ابن بطوطة، *رحلة* ، ص 441، 443، 451، 454.

[5] - *المدونة* ، ج3، ص 216؛ *النوادر* ، ج7، ص 216؛ *المعيار* ، ج2، ص116، ج 5، ص136.

[6] - وذلك علـى حدّ علمنا.

[7] - J. Devisse, « Routes », P. 47.

فقد أخبرنا المقريزي أنّه " **لمّا عزم المعزّ الفاطمي على الرّحيل إلى مصر أتاه بلكين بن زيري بألفي جمل**[1]".

وذكر ابن حوقل خبرا مفاده أنّ مائة رعاة من الغلمان، لقبيلة بربرية بناحية أوداغست، يرعى كلّ واحد منهم مائة وخمسين جملا.[2]

وأخبرنا ابن عذارى أنّ الأعراب لمّا هزموا المعز بن باديس (407هـ/ 1016 - 1062م) ودخلوا معسكره، وجدوا من الجمال نحو1500 جمل[3].

وأشار الإدريسي في القرن 6هـ / 12م، إلى أنّ أهل أغمات " **ليس منهم رجل يسفر عبيده ورجاله إلا وله في قوافلهم المائة جمل، والسّبعون، والثّمانون جملا، كلّها موقورة**[4]". كما أشار قودينو إلي أنّ قافلة متجهة إلي بلاد السودان، سنة 682هـ/1293م، كانت مؤلفة من 6000 جمل، محمّلة بالملح، وأنّ أحد ملوك السّاحل المغربي امتلك 100,000 جمل [5].

وتذكر بعض المصادر أنّ تعداد القوافل التجارية القادمة من مملكة مالي بلغ 12,000 جمل، عام 751 هـ/ 1350م. وأنّ قافلة سلطان مالي منسي موسى المعدة للحج، كانت تضمّ عام 724هـ/ 1324م 12,000 جمل، كما أنّ حملة المنصور على مملكة سنغاي السودانية في القرن **10هـ/ 16م**، رافقها 8000 من الإبل[6] . ويذكر محمد حسن أنّ بعض مشايخ البدو امتلك عند انتصاب الاحتلال الإسباني 1500 جملا[7].

ولئن كان من الصّعب تصديق هذه الأرقام، فإنّها إشارات تنمّ عن وفرة الإبل وكثرتها بالغرب الإسلامي الوسيط، و لا سيّما قبل الزحف الهلالي[8].

---

[1] - المقريزي، اتّعاظ الحنفا، ص 144.

[2] - ابن حوقل، *صورة*، ص 97 - 98.

[3] - ابن عذاري، *البيان*، ج1 ص 11.

[4] - موقورة أي محمّلة بالبضائع (الإدريسي،*نزهة*، ص 83).

[5] - V. M. (Godinho), « Mediterraneo saarriano e os caravanas de oro », *Geografia Economica e social do saara occidental e central do XI as XVI secolo*, st. Paul, Bresil 1956, P.92. J. Devisse, Routes, P. 47.

[6] - نقولا (زيادة)، "المغرب"، ص 406؛ نفسه، *أفروسيات*، ص55؛ الدالي (الهادي المبروك)، *مالي*، ص98.

[7] - محمد (حسن)، *المدينة*، ج2، ص 506. هذا وقد قدّر عدد جمال موريتانيا حسب إحصائية سنة 1970 بمليون رأس (نقولا زيادة، "موريتانيا"،ص 174).

[8] - تجدر الإشارة هنا إلى السروج واللّجام. فقد كان الجمّالون " يتّخذون السروج على الإبل، ويضعونها بين أسنمتها و أعناقها. ومنظر هؤلاء القوم في الصّحراء على ظهور إبلهم جميل، يضعون أحيانا رجلا على رجل فوق عنق الجمل، ويجعلون أرجلهم في سير بلا ركاب تارة أخرى ... وأنوف الجمال المعدّة للركوب كلّها مثقوبة... فيدخل في الثقب سير يقاد به الجمل كما يقاد الفرس باللجام ...". (ليون الإفريقي، *وصف*، ص 58). ومن خلال فتوى للمازري تحققنا أنّ هذه السروج واللّجام كانت ذات قيمة كبيرة لدى الجمّال لتزيين جمله، حيث كانت ترصّع بالذهب الخالص و الفضّة (البرزلي، *جامع*، ج3، ص315). و لمزيد التعرّف على أنواع السروج في الصّحراء الإفريقية، انظر (R. Bulliet, *The camel*, P. 119- 140).

ونخلـص في النهاية إلى أنّ الجمل دخل شمال إفريقيا في العهد الروماني، وشاع استعماله في القرن 4م، وأصبح سفينة الصّحراء في القرن 7م بمجيء المسلمين، الذين كانوا قد ألفوه في الجزيرة العربية. ولم يمـض على دخولهم غير يسير من الزمن حتى صدّر الغـرب الإسلامـي الجمال إلى المشرق، حيث كثرت العناية بتربيتها وإنتاجها ولاسيّما بعد الغـزو الهلالـي.

على أنّ المصادر المالكية لم تتحدث عن الجمل فحسب، بل إنها أشارت أيضا إلى أنّ الخيول وسيلة للنقل البـري.

المبحث الثاني: الخيل و الحمير وملحقاتها

1 - الخيل و ملحقاتها

يعتبر الخيل بحقّ النّوع الثاني - بعد الإبل - من الحيوانات الرّفيعة التي احتلّت مكانة كبيرة في المجتمع العربي القديم والإسلامي، في الجزيرة العربية وشمال إفريقيا على حدّ سواء.

والخيل اسم جمع مؤنّث لا واحد له من لفظه، فهو جماعة الأفراس. ويجمع على خيول[1]. ولها ألفاظ ذات صلة: كالفرس: وهو واحد الخيل. ويطلق على الذكر والأنثى، وجمعه أفراس[2].

والحصان: ويطلق على ذكر الخيل الذي حصّن جنسه من التهجين، وجمعه حصن[3]. والحجر هي أنثى الحصان. من حجر نفسه منعه من التهجين[4]. والجواد: يطلق على الذكر والأنثى، وجمعه جياد، وهو النّوع الجيد من الخيل، والتي تنسب أصولها إلى أحد ملوك كندة في الجاهلية[5]، وقد ورد في *المعيار* المثل العربي: " **والجواد قد يكبو**"[6].

أمّا الهجين من الخيل، فهو كلّ ما كان من غير نتاج الخيل العربي الأصيل، كالبرذون: وهو فحل الهجين الذي أمّه من الحمير وأبوه من الخيل. وأنثى البرذون هي الرّمكة[7]. وقد قال مالك: " **لا أرى البراذين والهجن إلاّ من الإبل...**"[8]. وورد في *المعيار*: " **وهل العربيات [خلقت] قبل**

---

[1] - البرزلي، *جامع*، 3، ص 294؛ ابن منظور، *لسان*، ج11، ص231؛ ابن عاشور، *التحرير*، ج14، ص110. وعربية الخيل، عتقه وسلامته من الهجنة (ابن منظور، *لسان*، ج1، ص 589). ويطلق الكراع على الخيل والسلاح. وقد قال عمر بن الخطاب لقائده سعد بن أبي وقاص (ت 55 هـ/ 675م) حين وجّهه لقتال الفرس:" فإنكم سائرون إلى عدّو مقيم حامي الأنفس والكراع". (بشير رمضان التليسي و جمال هاشم الذويب، *تاريخ الحضارة العربية الإسلامية*، دار المدار الإسلامي، بيروت، 2002، ط1، ص145).

[2] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 294، تعليق المحقق؛ *Encyclopédie de l'islam*, établie par des principaux orientalistes (H.A.R. Gibb, J.H. Kramers, E. Lévi – Provençal, J. Schacht), troisième impression, Paris, G.-P. Maisonneuve et Larose, 1991, P.1175. ومنه اشتقت الفروسية (ابن منظور، *لسان*، ج10، ص 220).

[3] - ابن منظور، *لسان*، ج3، ص210؛ *Encyclopédie de l'islam*, P.1175

[4] - *Encyclopédie de l'Islam*, P.1175

[5] - ابن منظور، *لسان*، ج2، ص412.

[6] - *المعيار*، ج1، ص 125. وهو مثل يضرب لنفي العصمة عن بني آدم إلا الأنبياء.

[7] - ابن منظور، *لسان*، ج13، ص 51؛ ابن عاشور، *التحرير*، ج14، ص 110.

[8] - مالك ابن أنس، *الموطأ*، ص 400.

البـــــراذين؟[1]. " الهجين هـــو البرذون أوقـــريب منه... وبالجملة البـــراذين حثـالة الخيل"[2].

هـذا، وإنّ قراءة دقيقة لكتاب " *أنساب الخيل في الجاهلية والإسلام وأخبارها*" لهشام بن محمد بن السائب الكلبي[3]، لها أهميّتها في التعمق في هذا الموضوع من الناحية الرمزية. فقـد عـرض فيه مائة وسبعة وخمسين فرسا سوابق مشهورة في الجاهلية والإسلام، سوى خيل الرسول صلى الله عليه وسلم ـ وكان عليه السلام محبّا للخيل ـ وهي خمس أفراس[4]، كما عرّف في مستهلّ الكتاب بفضل الخيل ، وشغف العرب بها لفوائدها، وتأكيد الإسلام على هـذه العادة في جوانب متفرّقة[5].

1 ـ *المعيار*، ج12، ص380.

2 ـ *نفسه*، ج12، ص383.

3 ـ حققه أحمد زكي، الدار القومية للطباعة والنشر،القاهرة، 1965.

4 ـ الكلبي (محمد السائب)، *أنساب الخيل*، ص 133. وأفراس الرسول صلى الله عليه وسلم الخمسة هي: الظرب، اللّزاز، اللحيف، السكب، والمرتجز (ابن سيده، *المخصّص*، ج6 ص193).

5 ـ كارتباط الخيل بالجهاد، وتوصية الرسول صلى الله عليه وسلم بها خيرا، ومسحه صلى الله عليه وسلم بكمّه وجه فرسه ونحوها كثيرا (سورة الأنفال، الآية، 60؛ مالك، *الموطأ*، ص 400؛ الكلبي، *أنساب*، ص6، 7، 9، 10؛ *المعيار*، ج2، ص 257، ج12، ص 383).

أ ـ الخيل من خلال كتب الفقه المالكي

لم تقتصر إشارات كتب الفقه المالكي إلى تاريخ الخيل على الفترة النبوية وما بعدها، بل تجاوزتها إلى فترة بدء الخلق. و هذا بخلاف ما يتعلق بتاريخ الإبل. فقد ورد في *المعيار* سؤال عن الخيل " **هل كانت قبل آدم عليه السلام أوخلقت بعده؟ وهل خلق الذكور قبل الإناث أو العكس، وهل العربيات قبل البراذين ؟ وهل ورد في الأحاديث والأخبار ما يدلّ على ذلك أم لا"** . فكان الجواب بأسبقية خلق الخيل على آدم[1]، بدليل قوله تعالى: " **خَلَقَ لَكُمْ مَا فِي الأَرْضِ جَمِيعًا، ثُمَ اسْتَوَى إِلَى السَّمَاءِ فَسَوَّاهُنَ سَبْعَ سَمَاوَاتٍ"**[2].

إنّ هذا النصّ يشير إلى اهتمام العربي بهذا الحيوان، ومحاولة تأكيد نقاوة أنسابه من كل شائبة قد تكدّر صفوها، وهو أمر تطلّب منه معرفة بدء خلق الخيل.

على أنّ للعرب المسلمين نظرتهم الخاصّة لتاريخ استئناس الخيل، تختلف عمّا نجده في الموسوعات العلمية الحديثة، والدراسات المختصّة في علم الحيوان، وهي أنّ الخيل كانت وحشا لا تطاق، حتى سخّرت لإسماعيل بن إبراهيم عليهما السلام[3].

و تدفعنا هنا فكرة ربط استئناس الخيل بإسماعيل عليه السلام إلى التّساؤل عمّا إذا لم تتجاوز مكانة الخيل مستوى المتاعِ إلى القيم الروحية التي يحرص العربي على تناقلها جيلا بعد جيل.

وما يتسنّى لنا استنتاجه من خلال المصادر الفقهية المالكية، هو حرص العربي الشّديد على ربط الفرس من الناحية التاريخية بالعروبة المتجذرة في أصلها السامي[4]. كما تنعكس من خلال نظرة العربي إلى الفرس نظرته إلى نفسه كإنسان[5]، حيث لاحظنا في الحالتين حرصا شديدا على نقاوة السّلالة والمنشإ، ومن ثمّ المحافظة عليها[6].

إنّ سبب الحرص الشّديد على هذا الحيوان يعود إلى نفاسته في ذلك المحيط الصحراوي المنفّر، ذلك أنّ الخيل كان ـ على عكس الجمل المتأقلم مع البيئة ـ حيوان الثقافة، وكانت تربيته في الوسط العربي

---

[1] ـ *المعيار*، ج12، ص 380 - 382.

[2] ـ سورة البقرة، الآية 29.

[3] ـ الكلبي، *أنساب*، ص 12.

[4] ـ *الموطأ*، ص، 400؛ *المعيار*، ج5، ص 255، ج12، ص380.

[5] ـ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 232.

[6] ـ *المعيار*، ج2، ص 478.

القاحل تحديا للطبيعة لم يكن في متناول الجميع[1]، فكان يعامل تماما كالإنسان: غذاؤه الحبوب[2]، وشرابه الماء الصّافي المحمول على ظهور الجمال.

ويبدو أنّ من الأثرياء من خصّص ناقة حلوب لحصانه، لذلك نعت الحصان بالحيوان الأرستقراطي[3]. وهو ما يفسّر غلاء الخيل سواء في صحراء الجزيرة العربية أو في صحراء شمال إفريقيا[4]، فكان امتلاك الخيل من باب الفخامة والترف، بل والشّرف. كما كان الفرس مبعث فخر واعتزاز المجموعة والفرد[5].

وتواصل هذا السلوك تجاه الخيل في الفترة الإسلامية، إذ نرى الفقهاء يمنعون اليهود من ركوب الخيل، لأنّها من " **مركوب رسول الله صلى الله عليه وسلم وأصحابه رضي الله عنهم، وعليها جاهدوا وقاتلوا عدوّهم، والخيل من بهاء الإسلام، ومعقود في نواصيها الخير إلى يوم القيامة الأجر ...، ومن في داره عتيق الخيل لايقربه شيطان، وما للمسلمين في أرواثها وأبوالها وصهيلها من الأجر**"[6].

وقد عدّد الونشريسي الأحاديث النبوية والأخبار الصحيحة الواردة " **في فضيلة الخيل وسباقها وما في فضيلة اتّخاذها، وبركتها والنّفقة عليها، وحرمتها، والمسح على نواصيها، والتماس نسلها وثمنها ونمائها، والنّهي عن خصائها، وجزّ نواصيها وأذنابها وإزالتها، وفيما يقسم لها ولصاحبها من الغنيمة...**"[7].

على أنّ الخيل تميّزت على الإبل في الفقه المالكي في عدّة جوانب، لكنّ أهمّها يتجلّى في مسألتي الزّكاة وقسمة الغنيمة[8].

فقد ذهب مالك إلى نفي إخراج الصدقة عن الخيل ولو كان صاحبها يمتلك منها المئات والألوف[9].

---

[1] - الأصفهاني، أبو الفرج ، *الأغاني* ، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1992، ج14، ص 158 وما يليها. على أنّ ظهور الخيل بالجزيرة العربية كان متأخرا بالنّسبة إلى الجمل، ويرجع زمنيا إلى الفترة المسيحية أو قبلها بقليل (R. Dussaud, *La pénétration des Arabes en Syrie avant l'Islam*,Paris, 1956, P. 109 – 110,137).

[2] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 232؛ الكلبي، *أنساب* ، ص7.

[3] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص 392؛ حياة، *العرب* ، ص327.

[4] - وهو غلاء استمرّ طيلة الفترة الوسيطية، حيث نجد ابن بطوطة في القرن 8هـ/14م، يشير إلى تجاوز ثمن الخيول مائة مثقال سنة 754هـ / 1353م بمملكة مالي، كما وقعت مقايضة الجواد الواحد بخمسة عشر عبدا في بلاد الفزّان (ابن بطوطة، *رحلة* ، ص 691؛ محمد حسن، *المدينة* ، ج 2، ص 506).

[5] - حياة، *العرب* ، ص 335. وورد في *المعيار* استفتاء عن طالب العلم الذي يملك فرسا " هل يجوز له أخذ الزكاة، لكونه اتّصف بقراءة العلم وله مزيّة على غيره [بامتلاكه الفرس]..."(*المعيار* ، ج1، ص 392).

[6] - *المعيار* ، ج2، ص257.

[7] - *نفسه* ، ج12، ص 383

[8] - *نفسه* ، ج12، ص 383.

[9] - مالك، *الموطا* ، ص 400؛ *المعيار* ، ج12، ص 383. وقد ألحق مالك صدقة الهجن والبراذين بصدقة الخيل، إلا إذا كانت الخيل للتّجارة فتخرج الزّكاة من مالها لا من عينها (*الموطا*، ص 400).

وقد يفسّر ذلك بمراعاة الفقه المالكي لأرستقراطية هذا الحيوان، وما كان يكلف مالكه من مصاريف كثيرة، لغذائه وشرابه وصيانته، قد يحتمل معها التضييق على صاحبه إذا فرضت الزكاة فيها. هـذا من ناحية.

ومن نـاحية أخرى يمكن أن يفسّر ذلك باعتبار مالك لحوم الخيل حراما[1] أومكروها في رواية أخرى. فاقتضى ذلك سقوط الزكاة فيها، لانعدام جدوى معنى الزّكاة فيها وهو التّطهير[2].

أما بالنسبة إلى مسألة قسمة الغنيمة[3]، فقد سأل سحنون ابن القاسم عن نصيب البعير فيها، فقال: " **ما سمعت فيه شيئا** [عن مالك]، **وما أشكّ أنّه راجل، ولقد غزا رسول الله صلّى الله عليه وسلم بالإبل، فلم يعلم أنّه قسّم إلا للخيل..**[4] ".

وهي ميزة خصّت بها الخيل في الجهاد على الإبل وغيرها من الحيوانات، بل فضّلت بها على فارسه أيضا، إذ يقسم لها سهمان ولفارسه سهم واحد[5]، إلاّ إذا كانت الخيل هجنا، مثل البرذون، فإنّه يقسم له سهم واحد مثل فارسه[6].

كما أنّ فقهاء المالكية أجازوا خصاء سائر الدواب – بما فيها الإبل - إلاّ الخيل، فقد نهوا عن خصائها[7]. وقد علّل ابن جزي الكلبي الغرناطي(ت 741هـ / 1340م) النّهي عن ذلك، بأنّ " **الخيل تراد للرّكوب، وخصاؤها ينقص من قوّتها...**[8]".

---

[1] - ابن عاشور، *التحرير*، ج14، ص108. وممّا يدلّ على أنّ الخيل كان يكلّف صاحبه نفقات كثيرة ما جاء في الأثر. فقد بعث عمر بن عبد العزيز إلى رجل بالمدينة، وطلب منه أن يخرج برذونه منها، لأنّه يشبع وبعض الناس لايشبع، فرأى أنّ شراء علف برذونه من السّوق يضرّ بطعام المسلمين (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 232).

[2] - ولذلك كان مالك يكره إدخال الخيل المساجد لنقل ما يحتاج لمصالحه (البرزلي، *جامع*، ج1، ص 359). وقد أكل جنود القيروان الخيل اضطرارا إبان حصار أبي حاتم لها (ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 76). كما أكل جيش أسد بن الفرات الموجّه لفتح صقلية لحوم الخيل، لمّا أضرّ بهم الجوع (المالكي، *رياض*، ج1، 272).

[3] - والغنيمة هي الشيء المكتسب من غير المسلمين بالقوّة (خدوري، *الحرب*، ص 164؛الهنتاتي ، "الجهاد"، ص 12 - 13).

[4] - *المدونة*، ج1، ص 392.

[5] - *الموطأ*، ص400؛ ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص87؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 157.

[6] - *المعيار*، ج12، ص 383.

[7] - ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص 169؛ نفسه، *الجامع*، ص 273؛ *النوادر*، ج3، ص 40؛ الكلبي، *القوانين*، ص 293؛ *المعيار*، ج12، ص383.

[8] - الكلبي، *القوانين*، ص 294. على أنّ الجاحظ (ت 255 هـ/ 868م) كان قد أشار إلى أنّ خصي الفرس فيه فائدة، ولاسيّما أثناء الحرب، حيث إنّها لا تصهل، حتى يعلم العدو مخبأ فارسه (الجاحظ، *الحيوان*، ج1، ص 131). وورد في *النوادر* أنّ المسلمين في إحدى الغارات سمعوا صهيل خيول عدوّهم، ممّا مكّنهم منهم (*النوادر*، ج3، ص 185).

و في تخصيص الخيل للرّكوب هنا، يبدو أنّ الكلبي اعتمد على الآية القرآنية:" **والخيل والبغال والحمير لتركبوها وزينة...**"[1].

ويعضّد ذلك ما قاله الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور بخصوص تفسير هذه الآية:" **وقد اقتصر على منّة الركوب على الخيل والبغال والحمير والزّينة، ولم يذكر الحمل عليها، كما قال في شأن الأنعام (الإبل) " وتحمل أثقالكم"، لأنّهم لم تكن من عادتهم الحمل على الخيل والبغال والحمير. فإنّ الخيل كانت تركب للغزو والصّيد...**"[2].

وقد أبرز الونشريسي كراهته الحمل على الخيل، واتّخاذها رواحل بقوله إنّ ذلك " **من البدعة، لأنّه مخالف لقوله تعالى:" لتركبوها وزينة"، ومؤدّ إلى فسادها في الكرّ والفرّ**"[3].

فالرّكوب كان يمثّل أهمّ وظيفة للخيل، و هوالمشروع في الفقه المالكي[4]، وقد يكون هذا الركوب لغاية الجهاد[5]، أو المرابطة[6] أو المسابقة[7] والفروسية[8]، ونحوها ممّا أباح الإسلام فعله، ولا يخرج عن صفة الركوب.

ويبدو أنّ هـذا الحكم لم يكن دائما محل اتّفاق الفقهاء، فقد أجاز ابن القاسم استعمال الفرس أو البرذون في حراثة الأرض، في حين أنّ سحنونا منعه ولو كان بـرذونا[9]. ومثّل هذا الموقف من سحنون يمثّل النظرة الكلاسيكية إلى الخيل، والتي تعتبرها مطية ركوب وأبّهة لا غير[10].

---

1 - سورة النحل، الآية 8. يقول مـالك في هذا الصّدد: " و قد وصف الله الخيل لما خلقت له، فقال: لتركبوها و زينة" (*النوادر*، ج 4، ص 372).

2 - ابن عاشور، *التحرير*، ج14، ص 107 - 108.

3 - *المعيار*، ج2، ص 478. وقد أشار الونشريسي هنا إلى أنّ علّة المنع أوالنّهي عن أكل لحوم الخيل في الفقه المالكي هي إتلافها، لأنّها مطية الرّكوب للمرابطة والجهاد (نفسه، ج2، ص 478).

4 - *النوادر*، ج3، ص 254.

5 - *الموطأ*، ص 391؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص249؛ *المعيار*، ج 2، ص 257، 478.

6 - *الموطأ*، ص 391 .

7 - *المعيار*، ج12، ص 383. يقول ابن أبي زيد القيرواني: " ولابأس بالسبق بالخيل..." (ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص169).

8 - *النوادر*، ج3، ص74. وإذا كانت الفروسية للفخر والرياء والبواء للمسلمين فلا يجوز (*الموطأ*، ص 392).

9 - ابن رشد، *البيان*، ج3 ص 68 - 69. ج12، ص 204، 206.

10 - تذ كـر المصادر أنّ قواد المعارك كانوا ينظـرون في الجنود، فمن وجدوا في فرسه هـزالا، أو في عدّته نقصا، أنقصوا من مرتبه عقابا له، لأنّ الخيل عماد الطلائع في السّرايـا والغـزوات (صبحي الصالح، *النظم*، ص511).

على ضوء ما تقدّم، يبدو أنّ الخيل لقي اهتماما لدى الفقهاء أكثر من الإبل وغيرها من الدّواب المستعملة في النّقل في العصر الوسيط.

وقد يفسّر ذلك بارتباطها بأمر شرعي، وهو الجهاد[1]. في حين أنّ الجمل ارتبط بأمر دنيوي، وهو التجارة الصحراوية[2]، ولاسيّما بشمال إفريقيا في اتّجاه بلاد السودان.

وكانت الخيل قد سبقت الجمل إلى هذه الصحراء الإفريقية بقرون، إلاّ أنّ عامل الجفاف التي حلّت بالمنطقة، بين القرنين 5 و 2 ق.م، أجبرتها إلى التقهقر نحو الشّمال[3].

---

[1] - *الموطّا*، ص 391، 400؛ *المعيار*، ج2، ص 257؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 249. وقد ورد في القرآن الكريم: " وأعدّوا لهم ما استطعتم من قوّة ومن رباط الخيل ترهبون به عدوّ الله وعدوّكم..." (سورة الأنفال، الآية 60).

[2] - فهي إن كانت ضرورية لكسب الرّزق الحلال، فإنّها ليست من الضروريات التي يقوم الدّين عليها.

[3] - للمزيد من المعلومات حول استعمال الجمل و الخيل لدى البدو سواء بالجزيرة العربية أو بشمال إفريقيا، انظر *Encyclopédie de l'Islam*, T.1, p. 910 – 911.

يبدو أنّ المصادر الفقهية المالكية لم تشر إلى تاريخ دخول الخيل إلى شمال إفريقيا، رغم إشارتها إلى بدء خلقها في القديم، وأنّ ذلك قد تمّ قبل خلق آدم[1]. فقد اكتفت كتب الفقه بالإشارة إلى مزايا الخيل في الإسلام، وما خصّ بها الرسول صلى الله عليه وسلم من أقوال وأفعال[2]، ولاسيّما أثناء الجهاد[3]. كما حثّ عليه السلام على اتخاذها وتربيتها ونمائها. بالإضافة إلى اتخاذها كأداة تسلية في المسابقة[4]. وتطرّقت هذه الكتب أيضا إلى ذكر زينة الخيل، وكيفية صنع سروجها، لأنّ الخيل من بهاء الإسلام[5]، بالإضافة إلى ذكر بعض عيوبها كنفارها المفرط، وشرادها وعثارها " **مالم يكن خفيفا**[6]". إلاّ أنّ نظرة الفقه المالكي إلى الخيل كمطية ركوب للغزو تبقى المجال الأهمّ، والمعيار الوحيد في كل القضايا المتعلقة بها. وهي نظرة ترجع إلى تاريخ الخيل القديم.

وتذكر المصادر أنّ شعب الهكسوس من آسيا[7]، هم أوّل من أدخلوا الخيل إلى مصر، وذلك منذ القرن 16 ق. م. ومن مصر شقت الخيل طريقها إلى ليبيا، وذلك منذ بداية الألف الأولى قبل الميلاد[8]. وعلى أيّة حال، فإنّ هذه الخيول كانت صغيرة الحجم، ضعيفة البنية، قليلة الاحتمال، وغير ممكن ركوبها. بل كانت تستخدم في جرّ العجلات الخفيفة الصغيرة، واستطاع الأهالي في وقت لاحق، وعن طريق التغذية والتدريب المنتظم أن ينجحوا في استنتاج نوع من الخيول أكبر بنية،

---

1 - *المعيار*، ج12، ص 380.

2 - *نفسه*، ج2، 257.

3 - وأفعال الرسول صلى الله عليه وسلم مع الخيل في غزواته يقدّم خير مثال على ذلك، ولا سيّما يوم بني قريظة سنة 5هـ/626م. ووقعة بني المصطلق سنة 6هـ/627م ، وغزوة خيبر سنة 7هـ/ 628م (ابن هشام، *السيرة النبوية*، تحقيق عمر عبد السلام تدمري، دار الكتاب العربي، بيروت، 1987، ج2، ص233، 254، 289 ، 296، 328).

4 - *المعيار*، ج12، ص 383.

5 - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 484؛ *المعيار*، ج2، ص 257، ج6، ص 329، 334.

6 - البرزلي، *جامع*، ج3، ص292؛ *المعيار*، ج6، ص 49.

7 - هم قبائل غزت مصر وحكمتها بين سنتي 1650 - 1560 قبل الميلاد.

8 - Jean, Devisse, « Routes », PP. 53 – 54 . ريموند (موني)، "طرق"، ص 117 - 118، 126 - 127. وتذهب الباحثة يسمينة سعودي - بالاعتماد على اكتشافات أثرية لعظام خيول شاركت في دراستها بتاهرت قرب وهران بالجزائر، سنة 1983 - إلى الشك في النظرية الشرقية لأصل حصان شمال إفريقيا. كما شكّت أيضا في النظرية الأروبية، التي ترى أنّ الحصان البربري مجلوب من الأندلس، وانتهت إلى القول بأنّ " أصل الحصان في المغرب محلي، وأذهب إلى أبعد من هذا فأقول إنّ تطوّر استعمالاتها محلي أيضا، إذ أننا بعد ما نعثر عليه مصطادا من طرف إنسان العصور الحجرية، نراه في العصر الحديث مركوبا، ثمّ مسروجا، ثم جامحا يجرّ العربات الحربية". (يسمينة سعودي، "تاريخ الحصان في شمال إفريقيا"، *الكرّاسات التونسية*، عدد155 - 156، سنة 1991، ص 9 - 12).

وأقوى احتمالا، يمكن للإنسان أن يركبها، وتستطيع أن تحمل أثقاله وعدّته، لاسيّما أثناء الحـرب[1].

و كان قد فرض دخول الخيل على أهل الصّحراء أن يعيدوا ترتيب خطوط سيرهم بما يتفق وحاجاتهم إلى الأعلاف اللازمة[2]، فتفادوا الكثبان الرملية، ومناطق الجبال، والأرض الجدباء والهضاب الصّخرية، وفضّلوا أسافل التلال على الأراضي الفسيحة والأودية، ذلك لأنّ الخيل حيوان يمتلك قوّة سحب كبيرة في الأقاليم السهلية والمنبسطة[3].

إلاّ أنّ الجفاف الذي أصاب الوسط الصحراوي فيما بين القرن الخامس قبل الميلاد وسنة 206م، عطّل نشاط الخيل في تلك المنطقة بسبب مشكلة تغذيته، وتوفير المياه اللازمة لشربه. ومن ثمّ أصبح امتلاكها من مظاهر الرّفاهية، فلم يمتلكه في ذلك الوقت إلاّ السّعداء من الأثرياء فقـط، وهم قليلون[4].

ويبدو أنّ دواب المسلمين لدى تأسيسهم مدينة القيروان سنة 50هـ/670م، كانت مؤلّفة من الإبل والخيل، حيث تذكر المصادر أنّ عثمان بن عفان (ت35هـ/ 655 م) أعان جيش فتح إفريقية بألف بعير وأربعمائة فرس[5]، وأنّ واليه على مصر عبد الله بن سعد بن أبي سرح كان يبعث المسلمين في جرائد الخيل يغيرون على أطراف إفريقية[6]. وأنّ عقبة بن نافع فتح ودّان بليبيا سنة 43هـ/ 666م في أربعمائة فارس[7]، كما أنّه واصل سيره سنة63هـ/ 682م إلى ساحل المحيط الأطلنطي ببلاد السوس بالمغرب الأقصى على جواده، وأدخله الماء وقال قولته المشهورة[8]، ثم انصرف إلى إفريقية.

كما تذكر المصادر أيضا، أنّ عبد الله بن الزبير(ت73هـ/ 622م) قاتل جرجير (ملك إفريقية) بقسطيلية (بلاد الجريد) على برذون[9]، وغزا هو وجماعته

---

[1] ـ موني (ريموند)، "طرق"، ص 118.

[2] ـ وقد طرحت في كتب الفقه بكثرة مسألة تعليف الخيل، ممّا يدلّ علىأهميّتها لدى الفقهاء (*المدونة* ، ج3، ص 470؛ *النوادر*، ج12، ص 102؛ *المعيار*، ج 12، ص 383).

[3] ـ موني (ريموند)، "طرق"، ص119؛ سعدي (علي غـالب)، *جغرافية* ، ص 69؛ السائح (الحسن)، *الحضارة*، ص 64.

[4] ـ موني (ريموند)، "طرق"، ص118، 127؛ مصطفى (ناعمي)، "التجارة"، ص 141، 147.

[5] ـ ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 10. ومن البديهي القول إنّ المسلمين دخلوا إلى شمال إفريقيا في القرن 1 هـ/ 7م، ومعهم الخيول في جيوشهم.

[6] ـ ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 10.

[7] ـ البكري، *مسالك*، ج2، ص 660. وتذكر المصادر حكاية "ماء الفرس"، لدى فتح عقبة كوّار(حدود التشاد مع ليبيا)، و هي أنّ فرسه احتفر ماء من الأرض، عندما أصاب جيشه عطش، كاد أن يهلكهم (البكري، *مسالك* ، ج2، ص 661).

[8] ـ قال عقبة:" والله لو علمت أنّ وراء هذا البحر أرضا يشرك فيها بالله لخضت إليها البحـر حتـى أنشـر بها دينه" (رابـح بونـارد، *المغرب، تاريخه وثقافته*، الشـركة الوطنية للنشـر والتوزيع، الجـزائـر، ط2، 1981، ص16؛ الخليـل النحـوي ،*شنقيـط*، ص 30).

[9] ـ ابن عـذاري ، *البيان* ، ج1 ص 10.

الرّوم بساحل سوسة على أفراس[1]. وفتح موسى بن نصير (ت97هـ/716م) الأندلس بجيش يوجد ضمنه مائة فــارس[2].

و لئن شحّت علينا فتاوى الفقهاء بأخبار عن الخيل بالغرب الإسلامي[3]، فإنّ سيرهم و سير ملوك تلك المنطقة كانت مليئة بأخبار حول ذلك الصنّف من الحيوان.

فقد اهتمّت الدّولة الأغلبية (184 - 296 هـ/ 800 - 909 م) بتربية الخيول كثيرا. وكان سهل بلاد قمودة بمنطقة السباسب وسهول نوبة بالوطن القبلي مواطن ملائمة لتعاطي ذلك. كما كانت بلاد قمودة تمدّ الجيش الإسلامي بالخيول التي يحتاجها الفرسان[4].

واشتهرت صنهاجة وزناتة بتعاطي تربية الخيول، كما اشتهرت إفريقية منذ العهد الأغلبي بنوع خاصّ من الخيول[5].

على أنّ جيــش أســد بن الفــرات (ت 213هـ / 828 م)،الموجّه لفتح صقلية، كــان مؤلّفا من خيول كثيـرة[6].

و أورد ابن عـذاري في *البيان* أنّ **أبا حاتم الإباضي**، لمّا حاصر القيروان لمدّة **8** أشهر، أجهد الجوع الجنود، فاضطرّوا إلى أكل لحوم الخيل[7].

و أخبــرنا ابن عـــذارى أنّ الأميـــر إبـــراهيم الثانــي (**262 - 290هـ/ 875 - 902م**)، اشتـــرى من سكّان بــلاد قمودة سنة 280 هـ/813م الخــيول التــي يحتــاج إليها حـــرسه الــذي يضمّ**5000** من الســود[8].

وكان جيش أبي يزيد مخلد بن كيداد الخارجي، الموجّه لقتال الفاطميين بالمهدية، مؤلّفة من خيول كثيرة، و يضمّ في صفوفه كثيرا من علماء القيروان على غرار أبي إسحاق السبائي(ت 356هـ/ 966م) وأبـي العرب (ت 333 هـ/ 944م) صـــاحب الطبقـات، وعبـاس الممسّي(ت 333هـ/944م)، وربيــع القطـــان (ت 334هـ/945 م) الـذي كان ممتطيا فرسا، وعليه آلة حـــرب[9].

وكانت تربية الخيول رائجة في تاهرت، ولاسيّما في عهد الإمام أفلح عبد الوهاب الإباضي (ت 258هـ/ 871م)، و يقدّم مثال تخصيص عدد كبير من

[1] - التجاني، *رحلة*، 27.

[2] - الغدوي (إبراهيم أحمد)، *الأساطيل العربية في البحر الأبيض المتوسط*، مكتبة نهضة مصر ، د.ت، ص 72.

[3] - تجدر الإشارة إلى أنّ برنشفيك افترض وجود سوق خيل بالقيروان في القــرن 6هـ / 12م (*تاريخ*، ج2، ص 398).

[4] - عبد الوهاب (حسن حسني) ، *ورقات عن الحضارة العربية الإفريقية التونسية*، مكتبة المنار، تونس، 1965، ج3، ص 322؛ إدريس (هادى، روجي)، *الدولة* ، ج2، ص244.

[5] - إدريس (هادي روجي)، *الدولة* ، ج2، ص 244.

[6] - المالكي، *رياض*، ج1، ص 278 - 278.

[7] - ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 88 - 90.

[8] - عبد الوهاب (حسن حسني) ، *ورقــات* ، ج3، ص 322.

[9] - المالكي، *رياض*، ج2، ص 297، 309، 344 ؛ التجاني، *رحلة* ، ص325؛ الهنتاتي (نجم الدين)، "الجهاد"، ص 30.

العبيد لتعليف الخيول - ولاسيّما لدى الأغنياء المترفين - أحسن مثال على ذلك[1].

هذا، وقد ورد صدى اهتمام الفقهاء بالخيول بالغرب الإسلامي في كتب تراجمهم وفتاواهم في تلك الفترة. فقد أكدّ الإمام مالك على الأجر الذي يفوز به المسلم لدى تعاطيه تربية الخيول[2]، كما أجاز تنظيم مسابقات بها[3]، وهو أمر جسّمه الفقهاء. فكان المرابطون يقومون بتدريبات عسكرية ولاسيّما الفروسية في الرباطات المنتشرة على الساحل المتوسطي. يقول ابن أبي زيد القيرواني:"**... و لا بأس بالسّبق بالخيل**[4]".

وورد في *النوادر*:"**... قال محمد: و ليس يعرف العرب السباق إلاّ بين الخيل و الإبل، و كذلك في الإسلام، و قد سابق الرّسول صلّى الله عليه و سلّم بين الخيل و الإبل...**[5]". كما ورد فيه أيضا: " **و روى أنّه عليه السلام قال: لهوان تحضرهما الملائكة: الرمي و استباق الخيل**[6]".

ويذكر المالكي أنّ الفقيه أبا سعيد خلف بن محمد اليحصبي (319هـ/ 931م) " **كان مولعا بشراء الخيل، لأنّه يحسن الفروسية، وكان يخرج إلى الرباط بفرسه للحرس على المسلمين، والسّياحة على البحر، وربّما خرج من سوسة هو وبعض أصحابه، فيقفوا صفّا واحدا كأنّ العدوّ بين أيديهم، ويجرون خيلهم في ذلك الموضع حتى تطلع الشّمس**"[7].

وكانت تقام مثل هذه المسابقات بين الخيول في المدن الإفريقية، وفي المرابط، يشهدها العامّة والخاصّة بمن فيهم الفقهاء.

وقد رأى المتعبّد أبو خالد عبد الخالق المعروف بالقتّاب - من علماء القرن 2هـ / 8م - ناسا مجتمعين، فسأل عن حالهم، فقيل له إنّهم يتسابقون بالخيل فقال:"**هلّم بنا إليهم، إنّه محضر صالح، بلغني أنّ الملائكة تشهده...**"[8].

فمن خلال هذا النص نفترض من وجود ميدان لسباق الخيل بباب سلم، غربي القيروان[9]. ممّا يعني ظهور ميادين مماثلة في عواصم سائر الغرب الإسلامي منذ القرن 2هـ / 8م[10].

---

[1] - ابن الصغير، *أخبار*، ص 63، 101.

[2] - *موطأ الليثي*، ص 294 - 295.

[3] - ورد في *الموطأ* " باب ما جاء في الخيل و المسابقة بينهما و النفقة في الغزو". و هو باب يغطي صفحتين تقريبا (*الموطأ*، ص ص 408 - 410).

[4] - ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص 169.

[5] - *النوادر*، ج3، ص 432. هذا، و قد أفردت *النوادر* فصلا لسبق الخيل و رهانها في " كتاب السبق و الرمي " (*النوادر*، ج3، ص ص 432 - 442).

[6] - *النوادر*، ج3، ص 39. و انظر مثله في *المعيار* (ج11، ص 151).

[7] - المالكي، *رياض*، ج2، ص 195.

[8] - أبو العرب، *طبقات علماء إفريقية و تونس*، تحقيق علي الشابي ونعيم حسن اليافي، الدار التونسية للنشر، 1968، ص144؛ المالكي، *رياض*، ج1، ص325؛ الهنتاتي (نجم الدين)، "الجهاد"، ص 21).

[9] - أبو العرب، *طبقات*، ص 144؛ المالكي، *رياض*، ج1، ص 325.

[10] - أشار برنشفيك إلى ميدان رسمي لسباق الخيل، بقسنطينة، في القرن 6هـ/ 12م (برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 422).

و من خـــلال فتوى للشيخ أبي الحسن البطرني ـ معاصر للإمام البرزلي ـ تبيّن لنا أنّ الأمير الحفصي أبـا فارس عبد العزيز المستنصر(797 - 838 هـ/ 1394 - 1434م)، كان قد أعدّ ميدان سباق لأولاده بـــرأس الطـــابية بضاحية مدينة تـونس[1].

ولأهميّة الفروسية في الحرب وخطورتها في نفس الوقت، أجاز المالكية قتل الأسير من العدو، المعروف بالنجدة و الفروسية[2]، وكذلك عقر دوابهم إذا لم يـرج الظهور عليهم[3].

ونظـرا إلى موقع الغرب الإسلامي الحدودي، وإلى تعرّض سواحله للغارات الرومية، فمن الطبيعي أن تتّجه همم أهاليها ـ مع وفرة الخيل ـ إلى التحبيس على الجهاد.

فقد سئل سحنون عن إمكانية استعمال الفرس المحبّس من قبل المحبّس عليه في الحرث أو في السّفر عليه، فمنع ذلك[4]، بينما أجازه ابن القاسم في حدود[5]. كما كان لسحنون موقف معيّن من الفـرس الذي يقع في المغنم، وقـد كتب على فخـذه حبـس[6].

على أنّ تربية الخيول والاهتمام بنمائها ووفرتها بالغرب الإسلامي الوسيـط، قد عرفت قمة أوجها ابتداء من القرنين 4 و 5هـ/ 10 و 11م، واتّسع نطاقها أكثر فأكثر بعد غزوة بني هلال، التي تسبّبت في تقهقر الزراعة لفائدة الاعتماد على الإنتاج الحيواني[7]، الذي كان رائجا ومنتشرا في جميع أنحاء الغرب الإسلامي الوسيط، ناهيك المدن الساحلية والواحات منها.

إلاّ أنّه من العسير جدّا تقدير ثروة بلاد الغرب الإسلامي من الخيول بالاعتماد على كتب الفقه، وكلّ ما نعرفه هي إشارات من بعض المصادر التاريخية والجغرافية، تقدّم لنا أعدادا تقريبية لملكية أفراد لها، أوقبائل، أو وفرتها بمنطقة ما بالغرب الإسلامـــي الوسيـط.

ونكتفي في هذا الصدد بتجميع بعـــض المعلومات المتفرّقة:

ـ أشـــار ابن حـــوقل الذي زار المنطقة في 4هـ / 10م، إلى أنّ المغـــرب الإسلامـــي يصدّر الخيول النّفيسة لبيعها فـــي الخـــارج[8]. كما كـــانت

---

1 ـ البرزلي، *جامع*، ج5، ص 458.

2 ـ *النوادر*، ج3، 74.

3 ـ *نفسه*، ج3، ص 64.

4 ـ *نفسه*، ج3، ص 420.

5 ـ ابن رشد، *البيان*، ج12، ص 204، 206.

6 ـ ابن رشد، *نفسه*، ج2، ص 597. وتجدر الإشارة هنا إلى أهميّة وسم الدّابة بعلامة يعرف بها، وقد أجازه الفقهاء وكرهوه في الوجه لأنّه مثلة. وإلى الوسم يرجع الفضل في اكتشاف أفراس ـ محبوسة ـ سرقت من مدينة إفريقية و نقلت إلى أخرى (*النوادر*، ج8، ص 204؛ الكلبي، *القوانين*، ص 293؛ *المعيار*، ج7، ص218، 423، ج9، ص 599).

7 ـ إدريس (هادي، روجي)، *الدولة*، ج2، ص 244.

8 ـ ابن حوقل، *صورة*، ص95.

الأنــــدلس بـــــدورها تتاجــــر بها إلـــى الخـــارج، ولاسيّما فـــي القـــرن 7هـ/ 13م[1].

- أورد ابن عذاري في كتابه أنّ باديس نصير الدولة الصنهاجي (386 - 406هـ/ 996 - 1015م) بعث هديّة جليلة إلى الحاكم بأمر الله بمصر(386- 44هـ/ 996 - 1021م)، كان فيها مائة فرس[2].

- في سنة 455هـ/1063، هاجم بصقلية كوكبة من فرسان الأفارقة، تضمّ حوالي 600 فارس على النرمان[3].

- ذكر البكري أنّ القيروان كانت تستقبل كلّ يوم الآلاف من الدّواب - بما فيها الخيول - لنقل الميرة[4]. كما أشار إلى أنّ القبائل البرغواطية بالمغرب الأقصى كان بإمكانها تجنيد 22,000 فـارس[5].

- وأثبت الإدريسي في القرن 6هـ/12م، أنّ بالمسيلة سوائم خيل كثيرة، وأنّ بتاهرت نتاج براذين وخيول حسان كثيرة العدد[6].

- أنّ الجنود التي تقدم بها عبد المؤمن - مؤسّس الدولة الموحّدية - لفتح تونس سنة 554هـ/ 1159م، كان يضمّ أزيد من مائة ألف خيل[7].

- رافق حملة المنصور إلى غاوو في القرن 10هـ/ 16م أكثرمن ألف خيل[8].

على أنّ هذا الاهتمام بتربية الخيول، والسعي إلى توفيرها ونمائها، لا يقتصر على دواعي دينية واقتصادية فحسب، بل رافقها بروز الخيل لدى المغاربة كإحدى عناصر الزينة التي يسعى إليها الإنسان[9] ، طبقا لقوله تعالى:" **لتركبوها**

---

[1] - نقولا (زيادة)، "مراجعة"، ص 169. كان المغرب الإسلامي يصدّر الخيول إلى المشرق وأوروبا وبلاد السودان (الوزان، *وصف*، ص 62؛ الدالي، *مالي*، ص 71؛ نقولا، "سكان الصحراء الكبرى و السودان الغربي"، *إفريقيات*، الأهلية للنشر و التوزيع، بيروت، 2002، ص 355). ومن البديهي القول إنّ كثرة الخيول ووفرتها، وانخفاض أثمانها بالمغرب هي السبب في تصديرها إلى الخارج. وقد كانت الخيل غالية الثمن مع قلة عددها في الأقاليم الأخرى، ولاسيّما بلاد السودان. فقد لاحظ ليون الإفريقي في القرن 10هـ/ 16م في مدينة غاوو قلة الخيل هناك، وهي ملاحظة سبقه إليها ابن بطوطة بقرنين عندما قال:" إنّ الخيل [بمالي] غالية الأثمان، يساوي أحدها 100 مثقال (ابن بطوطة، *رحلة*، 691 ؛ نقولا، "المغرب"، ص 394).

[2] - ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 261.

[3] - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج1، ص 333.

[4] - البكري، *المسالك*، ج2، ص 719.

[5] - البكري، *نفسه*، ج2، ص 715،

[6] - الإدريسي، *نزهة*، ص254. يلاحظ قلة الإشارة إلى الخيل بإفريقية بعد الغزو الهلالي.

[7] - التجاني، *رحلة*، ص345.

[8] - نقولا (زيادة)، "المغرب"، 406. كما حجّ ملك غاوو، الحاج محمد أسكيا سنة 903هـ/1497م، وتضمّ حاشيته 500 فارس (نقولا، "المغرب"، ص 383).

[9] - *المعيار*، ج2، ص 478.

وزينة"[1]. لذلك، فقد رافق هذه المسابقات تزيين الفرس، الذي يرتبط بدوره بتزيين سروجه ولجامه. ونستوحي من فتاوى الفقهاء أنّ السّروج واللّجم كانت مرصّعة بالذهب الخالص والفضّة[2]، وفي ذلك غاية التجميل[3].

ولئن كانت المصادر لا تشير إلى أسواق للسّروج، فممّا لاشكّ فيه أنّ صناعتها كانت رائجة بالقيروان منذ العهد الأغلبي[4].

ويخبرنا ابن عذاري أنّ أبا الفتح المنصور بن أبي الفتوح(373 - 386هـ/ 98 -996م)، "**أمر بعمل سرج مكلّل بالدرّ والياقوت**"[5].

وربط المرحوم حسن حسني عبد الوهاب جودة السروج القيروانية، والإقبال عليها من جميع الآفاق - حتى في أوروبا - بجودة الجلود القيروانية، التي تدبغ على أحسن أسلوب، " **فيأخذها السراج فيطرز عليها بأسلاك الفضّة أو الخزّ الأشكال العجيبة، ثمّ يخرج منها الأمتعة الثّمينة كالسّروج، خاصّة المعدّة لأعيان الدولة كالسّلطان والوزراء والقضاة، وكذلك الأثرياء**"[6].

وهكذا، حولت السروج واللّجم المطرّزة بالذهب والفضّة والياقوت الخيل إلى مطية أبّهة وفخر وترف، وشرف واعتزاز في نفس الوقت، الأمر الذي جعل الفقهاء يمنعون أهل الذمة - ولاسيّما اليهود والنصارى - من ركوبها[7]، وتجنّبوا بدورهم - قدر الاستطاعة - ركوبها، إلاّ **للجهاد، والمرابطة، والفروسية**، واعتمدوا على **الحمير** و نحوها لتنقلاتهم العادية.

على أنّ مجال نشاطات الخيل لا يقتصر على استعمالها كمطية ركوب في الحروب ومواكب الأفراح والملاهي فحسب، بل استخدم أيضا في مجالات أخرى، مثل نقل الأخبار من مدينة إلى أخرى، ونعني **البريد**[8].

إلا أنّها لم تكن الدابّة الوحيدة والمستعملة في نقل البريد، حيث شاركها في ذلك **البغال**، التي هي خلط بينها وبين **الحمير**.

---

[1] - سورة النحل، الآية 8.

[2] - *النوادر*، ج4، ص 77 - 78 ؛ البرزلي، *جامع*، ج 3، ص 315، 484، ج5، ص 521؛ *المعيار*، ج5، ص 203، ج6، ص 329، 334؛ ابن أبي زيد، *الفتاوى*، ص 172.

[3] - بالنسبة إلى لواحق الفرس - من لجام و سرج و صدرة و حزام وركاب ومهامز - و دورها في تسييره أو تزيينه، انظر (*المعيار*، ج6، ص 330 - 335، 341).

[4] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 398. وجدير بالذكر أنّه يمكن أن يستخلص من كتب تراجم الفقهاء أنّ القيروان كان بها سوق دواب منذ العهد الأغلبي أو قبله ولا سيّما الإبل و الخيل (أبو العرب، *طبقات*، ص 152؛ المالكي، *رياض*، ج1، ص 275). ووجود سوق الدواب مدعاة إلى إيجاد سوق للسرّاجين، أو على الأقل ترويج صناعتها.

[5] - ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 240.

[6] - عبد الوهاب (حسن حسني)، *بساط العقيق في حضارة القيروان وشاعرها ابن رشيق*، تقديم محمد العروسي المطوي، مكتبة المنار، تونس، ط2، 1970، ص 35. وبالنّسبة إلى اهتمام الملوك بالسّروج المطرّزة، انظر (*المعيار*، ج6، ص329).

[7] - *المعيار*، ج2 ص 235، 256 - 257.

[8] - سيأتي الحديث عن البريد.

2 ـ الحميـــر و ملحقــاتها

إذا كــان **الجمل** سفينة الصّحــراء، ومطيّة المسافـــات البعيدة، وكــانت **الخيــل** مركــوب الجهاد والفـــروسية والخيــالة و التــرف، فإنّ **الحميــر** كــان بحــقّ مطيّة التنقّل بين المسافـــات القـــريبة، ومطية التواضع والعفة والتزهّد في نظر الفقهاء، وفي نفس الوقت مطية الذلّ والعــار والاحتقار فـي نظــر المجتمع.

و تلحق بالحمير **البغــال** لكونها أبـوها. و قد توافقت نظرة الفقهاء والمجتمع بالغرب الإسلامي الوسيط إليها، باعتبارها حيوانا وسطا بين الخيل والحمار. فكان ركوبها يعتبر من الأمور شبه الكمالية، ممّا جعل الفقهاء يتعققون منها، في مقابل وفرة عددها مع الخيل في بلاط أمراء المغـاربة.

و بما أنّ الغــرب الإسلامــي اشتهــر بتضــاريسه الجبلية والوعـرة، فلم يكن هناك خيار آخر للمغاربة في حمل بريدهم في أسرع وقت ممكن، وفي أحسن الظروف سوى البغال[1]، لكونها تمتاز على غيرها من الدواب بقدرتها على اجتياز مثل هــذه التضـاريس. وهو ما يفسّر كثرة استعمال البغــال كدابة بــريد بالغرب الإسلامــي الوسيــط.

و يلحق بالبــريد سلسلة النيـران، و كذلك **الحمام الــزاجل** الذي كــان بلا شكّ مستعملا لــدى الأفــارقة منذ القــرن 2 هـ / 8م، رغم أنّ المصادر المالكية ـ على حــدّ علمنا ـ لم تشــر إليه مباشــرة.

---

[1] ـ الفهري (نــافع)، *شبكة الطـرقات*، ص 138.

أ ـ الحمير في الغرب الإسلامي الوسيط

رغم قيمة هذا الحيوان الاقتصادية في مجال النقل، وما يتحلى به من صفات طبيعية، تؤهّله لتسديد خدمات جبّارة للإنسان، فقد بقي في عداد الحيوانات المذمومة و المحتقرة عبر التاريخ، في أيّ مجمتع من المجتمعات البشرية. فهو لم يبلغ شأو الإبل والخيل ولا مكانة البغل.

والحمار مفرد، يجمع على حمير أو أحمرة وحمر. والأنثى حمارة أو أتان. والحمار: النهّاق من ذوات الأربع أهليا كان أو وحشيا[1].

وقد يطلق لفظ البعير ويراد به الحمار، وذلك مثل ما ورد في قوله تعالى: " **ولِمَنْ جَاءَ بِه حِمْلُ بَعِيرٍ** " أي حمل حمار[2]. كما يحتمل أن يكون المراد بالبعير الحمار فيما ورد في *جامع* البرزلي من أنّ " **عليّا باع جملا بعشرين بعير إلى أجل**[3]".

و لم ترد في كتب الفقه المالكي - على حدّ علمنا- إشارات تتعلق بتاريخ دخول الحمار أو استعماله بشمال إفريقيا. غير أنّ بعض الباحثين أثبتوا وجود الحمير بهذه المنطقة قبل الألفية الثانية قبل الميلاد، وكانت تستخدم في عمليات النقل والارتحال[4]، وأقدم فترة أشارت إليها المصادر المالكية هي الفترة النبوية وما تلاها[5].

وقد ورد ذكر الحمار في القرآن مرّات عديدة وفي مناسبات متفرّقة[6]. إلا أنّ ما يهمّنا من تلك الآيات قوله تعالى:" **والخَيْلَ والبِغَالَ وَالحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً...**"[7]. وقد فسّر الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور تلك الآية بأنّ " **الحمير كانت تركب للتنقّل في القرى وشبهها**"[8].

ومن خلال تصفحنا لكتب الفقه، و سير علمائها بالغرب الإسلامي الوسيط، يبدو أنّ التنقل على الحمير كان يتمّ بين البيت والسوق بالمدينة[9]،

---

1 - ابن منظور، *لسان*، ج4، ص 213؛ ابن عاشور، *التحرير*، ج 14، ص 110. قال تعالى: " إنّ أنكر الأصوات لصوت الحمير" سورة لقمان، الآية 19. وصغير الحمار هو الجحش أو الفلوّ (*النوادر*، ج13، ص525).

2 - سورة يوسف، الآية 72. ذلك أنّ يعقوب عليه السلام و إخوة يوسف عليهم السلام كانوا بأرض كنعان، وليس هناك إبل، وإنّما كانوا يمتارون على الحمير (ابن منظور، *لسان*، ج4، ص71).

3 - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 9.

4 - ريموند (موني)، " طرق"، ص 116.

5 - *الموطا*، 129؛ *المعيار*، ج9، ص 609.

6 - مثل سورة الجمعة، الآية 5؛ سورة المدثر، الآية 50؛ سورة لقمان، الآية 19؛ سورة النحل، الآية 8؛ سورة البقرة، الآية 259.

7 - سورةالنحل، الآية8.

8 - ابن عاشور، (محمد الطاهر)، *التحرير*، ج 14، ص108.

9 - المالكي، *رياض*، ج1، ص 337. وقد يشيّع رجل على الحمير رجلا إلى موضع معلوم بالمدينة (*المدونة*، ج11، ص 474).

أو بين البيت والمسجد[1]، أو بين البيت والحقل أو الغابة[2]، أو بين المدينة وضواحيها وقراها المجاورة[3]، وفي حالات قد تكون نادرة، بين المدينة و مدن مغربية أخرى، مثل سفر **علي بن زياد التونسي** على حماره من القيروان إلى تونس[4].

واستنادا إلى ما أورده **أبو العــرب** في ترجمة **أبي زكريا الهرقلي**، معاصر **البهلول بن راشد** (ت 183هـ / 799م)، نفترض وجود سوق للحمير بالقيروان منذ القرن **2هـ / 8م**[5].

وقد أشار المقدسي (ت 387هـ/ 997م) إلى أنّ تجّار القيروان، يغدون ويروحون إلى مدينة صبرة القيروانية على حمر مصرية، وأنّ أهل الأندلس يركبون أحمرة مصرية داخل قرطبة[6].

فلئن كانت هـذه الرواية تشير من طرف خفيّ إلى توريد أهل الغرب الإسلامي الوسيط للحمير من الشرق، ولاسيّما مصر التي كانت معروفة بكثرة حميرها[7]، فإننا استنتجنا من خلال فتوى للمازري (ت 536هـ / 1141م) أنّ المغاربة كانوا يصدّرون الحمير إلى الخارج، ولاسيّما إلى صقلية، وذلك منـذ القـرن 6هـ/ 12م[8].

هـذا، ولا يبدو لنا أنّ توريد أهل الغرب الإسلامي للحمير من مصر، كان لسبب قلّة في عددها لديهم، فقد ذكر محمد الطالبي أنّ شيخا إباضيا امتلك 12,000 ألف حمار، وذلك منذ عهد الدولة الرستمية (160هـ - 297 هـ/ 77 - 909 م)[9]. لذلك يمكن أن نفسّر رواية المقدسي هذه، بأنّ الأحمرة المصرية هي اسم علم خاصّ، يطلق على نوع خاصّ من الحمير تعرف به[10]. وقد يعضّد وجهة نظرنا

---

[1] - *المعيار*، ج1، ص 140؛ المالكي، *رياض*، ج1، ص 173.

[2] - *المعيار*، ج6، ص 167. ج10، ص 164. ركوب الحمير إلى الغابة في أغلب الأحيان يكون للفلاحة أو للاحتطاب عليها (*المعيار*، ج6، ص 167. ج10، ص 264).

[3] - *المدونة*، ج11، ص 489؛ *المعيار*، ج9، ص 106؛ Vanacker, « Géographie », P.674.

[4] - المالكي، *رياض*، ج1، ص 237. وقد قرن سحنون بين الجمّال والبغّال والحمّار، فهل ذلك يعني أنّ الحمير استخدمت كوسيلة نقل في التجارة الدولية ؟ (*المدونة*، ج11، ص 489).

[5] أبو العرب، *طبقــات*، ص 147.

[6] - المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 226، 239.

[7] المقريزي، *خطط*، ج2، ص 5 - 6 ؛ نقولا (زيادة)، "تجارة"، ص139.

[8] - *المعيار*، ج8، ص 181. وقد أشار برنشفيك إلى أنّ الحمير كانت أكثر الدّواب انتشارا في إفريقية خلال العهد الحفصي (برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 234).

[9] - الطالبي (محمد)، *الدولة*، ص 390.

[10] - لسنا هنا بصدد نفي رواية مثل هذا التوريد، لكن للتقليل من أهميّتها، نظرا لما كانت تتمتّع به منطقة الغرب الإسلامي من إنتاج حيواني، وقد شهد على ذلك ابن حـوقل - معاصر المقدسي - الـذي زارها في القـرن نفسه، (القـرن 4هـ / 10م). (ابن حوقل، *صورة*، ص 95).

هـذا، تخصيص مالك الحمر المصرية من سائر الحمر بقوله:" **و حميـر مصـر كلها صنف، رفـيعها ووضيعها**[1]".

وعلى كلّ حال، ظل الحمار ذلك الحيوان الصبور على تحمّل المشاق والمتاعب، والمفضّل في النقل في أقاليم السّهوب والحشائش ولاسيّما في الأقاليم الزراعية للاستفادة منها في مجالات النقل أولا، والمجالات الزراعية ثانيا[2].

و بالاعتماد على فتاوى العلماء، تحققنا من أنّ ركوب الحمار كان بمثابة ذلّ واستنقاص في مجتمع الغرب الإسلامي، ويقدّم إباحة علماء المالكية ركوب الحمير لأهل الذّمة من اليهود والنصارى أحسن دليل على ذلك. فقد ورد في *المعيار*: " **ولا سبيل لهم** [أي اليهود والنصارى] **إلى ركوب الخيل لأنها من مركوب رسول الله صلى الله عليه وسلم وأصحابه رضي الله عنهم..ويباح لهم ركوب البغال والحمير على الأكف، وأرجلهم من شقّ واحد**[3]". وورد أيضا:"**ويمنعون من ركوب الخيل والبغال النّفيسة، ولا يمنعون من الحميـر**"[4].

إنّ إبـاحة ركوب الحمير لأهل الذمة تعبّر عن مكانتها في ذلك المجتمع ونظرته إليها وهي نظرة ازدراء واحتقار، ولا يركب الشيء الحقير إلاّ الحقير.

فأهل الذمّة في الغرب الإسلامي الوسيط، وإن تطوّرت مواقف علماء المالكية منهم بين التصلّب والاعتدال[5]، فإنّهم ظلّوا ضمن الفئات المتواضعة، وتقدّم مسألة لبس **الغيار** ـ الذي أكّد الإمام المازري بدوره عليه ـ أحسن مثال على ذلك[6].

وإذا كانت العلّة ـ حسب هـذا النص ـ في منع أهل الذمّة من ركوب الخيل، لكونها من مركوب رسول الله صلى الله عليه وسلم، فتلك علة شاملة، لأنّه ثبت في *موطإ* مالك أنّ الرّسول صلى الله عليه وسلم كان راكبا على حمار يوم خيبـر[7]. وعلى هذا فالعلّة طبيعية قديمة، ترجع إلى كون الحمير من حيوانات الصّنف المذموم، ليس لدى العرب فحسب، بل لدى أغلب الشعوب والأمم[8].

---

[1] ـ *النوادر*، ج6، ص 13.

[2] ـ *المعيار*، ج9، ص 106؛ Vanacker, « Géographie », P.674

[3] ـ *المعيار*، ج2، ص256 ـ 257.

[4] ـ *نفسه*، ج2، ص 235.

[5] ـ الهنتاتي (نجم الدين)، " مواقف"، ص 59-77).

[6] ـ *المعيار*، ج2، ص 256 ـ 257. و قد يكون حقارة الحمير في المجتمع المغربي أدّى إلى امتلاك العبيد لها (*النوادر*، ج7، ص 71).

[7] ـ *الموطأ*، ص 129. وكانت غزوة خيبر في السّنة السابعة من الهجرة. ورغم ثبوت هذا الأثر، فقد بقيت الحمير و البغال في العرف العربي لا تتّخذ في الحرب، ولا تنظم مسابقات بينهما (*النوادر*، ج3، ص 432).

[8] ـ حياة (قطاط)، *العرب*، ص 310 ـ 314. هذا، و قد ضرب المثل بحماقة وجهل الحمار. يقال : " حمار يحمل أسفارا"، يضرب للذّي يحوز الشيء الجليل ولا يستطيع الانتفاع به،(مثل اليهود الذين حمّلوا التوراة ثم لم يحملوها (سورة الجمعة، الآية 5). أو لمن يعلم ولا يعمل بعلمه (الجاحظ، *الحيوان*، ج2، ص 256). وقد قال ابن رشد الأندلسي في هذا المعنى:" من قرأ بغير فهم كمثل الحمار يحمل أسفارا" (البرزلي، *جامع*، ج9، ص 434). وتجدر الإشارة أيضا إلى أنّ الحمير استعملت كمطية إهانة في أغلب عمليات تنفيذ العقوبات، وذلك بالتّطويف بالمعذّبين أو جرّهم داخل المدينة، كما كان معمولا به في القيروان (المالكي، *رياض*، ج2، ص 264 ـ 265).

وتتضح نظرة المسلمين في الغرب الإسلامي الوسيط الاحتقارية للحمار ممّا ذكره عبد الملك بن سعيد الأندلسي الغرناطي (ت 562هـ/ 1166م) لدى زيارته لمصر. فقد وجد على أبــواب القاهرة جملة عظيمة من الحميــر المعدّة لركــوب من يسير إلى الفسطاط[1]، فركب دليله حمــارا منها، وأشــار إلــى ابن سعيد أن يــركب حمارا آخـر. قال ابن سعيد: " **فأنفت من ذلك جريا على عادة ما خلّفته ببلاد المغـرب، فأعلمني [أي الدليل] أنّه غيــر معيب علــى أعيان مصر، وعاينت الفقهاء وأصحاب البزة والسادة الظاهرة يركبونها فركبت.. ولقلّة معرفتي بركــوب الحمار، وشدّة عدوه علــى قانون لم أعهده ...**"[2].

على أنّ اندهاش ابن سعيد من ركوب أعيان مصر الحمير أمر قد يقبل منه، و يعضّد قوله ما ورد في ***جامع*** البرزلي من أنّ " **حاكما فاطميا من ولاة مصر كان يركب حمارا أبلق**"[3].

أمّا أن يندهش من ركوب الفقهاء الحمير فذلك أمر غير مقبول، لأنّ سيرة فقهاء الغرب الإسلامي الوسيط ـ ولاسيّما الأفارقة منهم ـ مليئة باتّخاذ الحمير مطيّة لهم.

فقد كــان علماء المالكية بالغــرب الإسلامــي الوسيط يــرون فــي ركــوب الحميــر تواضــعا وعفة وزهــدا. والأمثلة فــي ذلك كثيــرة فــي كتب تــراجمهم[4]، و نكتفــي بذكـر بعضها فيما يلــي:

- كان أبو كريب جميل بن كريب المعافري (ت 140هـ/757م) يركب حمارا بشند (أي سرجا من خشب)، ورسنه حبل ليفــي[5].

- رجع علي بن زياد التونسي(ت183هـ - 799م) صاحب مالك بن أنس، من القيروان إلى تونس على حماره[6].

- كان يزيد بن الطفيل التجيبي ـ من علماء القرن 2هـ / 8م بالقيروان ـ يركب حمارا له حتى يأتي المسجد الجامع.[7]

- اشترى إسماعيل بن رباح الجزري(ت 212هـ/827م) حمارا من السّوق ليركبه[8].

---

[1] ـ المسافة بين القاهرة والفسطاط كانت تقدّر وقتها بنحو ميلين. أي نحو3 كلم (المقريزي، *الخطـط*، ج2، ص 6).

[2] المقري (أحمد بن محمد)، *نفح الطيب من غصن الأندلس الطيب*،تحقيق إحسان عباس، دار صادر، بيروت، 1988، ج2، ص 339.

[3] ـ البرزلي، *جامع*، ج6، ص 187. واللون الأبلق: هو المختلط بالبياض والسواد.

[4] ـ مثل *طبقات علماء إفريقية وتونس* لأبي العرب و الخشني، و*رياض النفوس في طبقات علماء القيروان وإفريقية* للمالكي، و*معالم الإيمان* لابن ناجي ، و*ترتيب المدارك* للقاضي عياض ، ونحوها.

[5] ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص170.

[6] ـ أبو العرب، *طبقات*، ص 221؛ المالكي، *رياض*، ج1، ص 237. وكان أمير القيروان روح بن حاتم قد استدعاه ليعرض عليه منصب القضاء فأبــى.

[7] ـ المالكــي، *رياض*، ج1، ص 173؛ عبد الوهاب (حسن حسني)، *بســاط*، ص 96.

[8] ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص 337.

- كان محمد بن سحنون (ت 255هـ/ 869م) يملك حمارا، ويبعث إليه بعلفه الفقيه القاضي عيسى بن مسكين[1].

- كان الفقيه أبو عيسى مروان بن عبد الرحمان اليحصبي يملك حمارا، فسرق منه ثم أعاده السارق إليه[2].

- أهدى عبيد الله المهدي (297 - 322هـ / 909 - 934م) فرسا إلى الفقيه المتعبّد سعدون بن أحمد الخولاني(ت 324هـ/935م فاعتذر إليه قائلا:" **إنّي شيخ كبير لاأستطيع ركوبها، وإنّما أركب مالا يتعبني من الحمير**[3]"، وذلك تعفقا وزهدا عن الخيل التي يراها مطية للخيلاء والكبراء.

نتبيّن من هذه النصوص مدى تواضع الفقهاء وعدالتهم في أحكامهم، والتي تظهر في مشاركتهم المكثفة أهل الذمة في المركب الحقير، و نعني الحمار (باعتباره مطية تواضع و عفة)، فاتخذوا ركابهم من الخشب مثلما حكموا على أهل الذمة[4]، كما جعلوا لجمهم من الحبل الليفي، بدل تطريزها بالذهب والياقوت الذي أباحوه لغيرهم[5]. كما اتخذوا البردعة[6] التي اختصّ الحمير بها كسرج، فهي أقلّ قيمة، وأزهد ثمنا مقارنة مع ثمن السّروج المطرّزة و المعدّة للخيل.

وكانت صناعة البردعة رائجة بالقيروان منذ العهد الأغلبي، لكثرة إقبال الناس عليها، وكان سوق البرادعيين بناحية باب تونس في العهد الحفصي[7].

هذا، وإنّ استعمال البردعة على الحمير قد يمنع راكبها من عرقها الذي استحسن مالك الوضوء منه، مع كون تركه لابأس به[8]، وكذلك سؤر الحمار فلا بأس أن يتوضّأ به[9]. أمّا بول الحمير وأرواثها فيكره الصّلاة فيها من غير غسلها[10]، وعلّل ذلك مالك بكون شرب ألبانها، وأكل لحومها حراما[11].

على أنّ البغال شاركت الحمير في تلك الأحكام لدى المالكية، فهل يعني ذلك أنّها كانت من المركوبات الحقيرة في الغرب الإسلامي الوسيط ؟

---

[1] - المالكي، *رياض*، ج1، ص 454.

[2] - المالكي، *نفسه* ، ج1، ص195.

[3] - المالكي، *نفسه* ، ج2، ص 259. فالحمير كانت للمتواضعين والشيوخ في الوقت نفسه (*المعيار*، ج12، ص 211).

[4] - *المعيار*، ج2، ص 235؛ المالكي، *رياض*، ج1، ص 170.

[5] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 315؛ *المعيار*، ج6، ص 334، 340؛ المالكي، *رياض*، ج1، ص 170.

[6] - كساء توضع على ظهر الحمار للحمل عليه.

[7] - برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 397. وقد يكون زهد ثمن البردعة جعل مالكا لايضمّن المكتري الذي يضيّعها (*النوادر*، ج7، ص 115؛ ابن رشد، *البيان* ، ج9، ص 113).

[8] - *المدونة* ، ج1 ، ص 5.

[9] - ابن رشد، *البيان*، ج1 ، ص 139. والسؤر فضلة الدابة من الماء.

[10] - *المدونة* ، ج1، ص 5، 21؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 423.

[11] - *المدونة* ، ج1، ص 21؛ *النوادر* ، ج4، ص 372؛ البرزلي، *جامع*، ج1، ص 642؛ *المعيار*، ج1، ص 12؛ ابن عاشور، *التحرير*، ج14، ص 108 - 110. بالإضافة إلى هذه الأحكام، منع الفقهاء الصّلاة بجلد الحمار والبغل و الخيل (*النوادر*، ج4، ص 376).

توافقت نظرة الفقهاء والمجتمع بالغرب الإسلامي الوسيط إلى البغل، باعتباره حيوانا وسطا بين الخيل والحمار. فهو قد نزل عن خيلاء الخيل، وارتفع عن ذلّة العير(الحمار)، فظهر بذلك فضله[1]، مع النّقص الذي هو فيه، فاغتفر النّاس مكروه ما فيه، لما وجدوا من خصال المحبوب فيه.

والبغل اسم للذكر يجمع على بغال. ومؤنثه بغلة. وهو نوع من الحيوان أمّه من الخيل وأبوه من الحمير[2]. وعكسه البرذون[3].

وقد أجاز مالك مثل هذا التهجين بقوله: " **ولا بأس بإنزائها** [أي الحمر] **على فرس عربية...** "[4].

ويعدّ البغل خير نموذج للحيوانات الصّابرة، والقادرة على التنقل السريع بين الأقاليم الجبلية والوعرة، إذ من المعروف أنّ البغل أسرع من الحمار، وأقدر على حمل الأثقال وجرّها[5].

ويتّضح من خلال المصادر المالكية وسير علمائها، أنّ البغل استخدم كوسيلة نقل بين البيت والمسجد[6]، وداخل المدينة لحمل الأثقال[7]. وفي هذه الحالة كره مالك " **إدخاله المسجد لنقل ما يحتاج لمصالحه**[8]". واستخدم أيضا في المشي والتنزّه والتفسّح في ضواحي المدينة وقراها المجاورة[9]، أو بين مدينة مغربية وأخرى[10]. بل استعمل البغل كوسيلة نقل في التّجارة الدولية من بلد إلى آخر[11]. وأخيرا استعمل البغل كمطيّة ركــوب للغــزو[12]. وقد روى ابن القاسم عن مالك أنّ

---

[1] ـ ورد في *النوادر* جواز التفاضل بين الحمير و البغال (*النوادر*، ج6، ص 14).

[2] ـ *النوادر*، ج6، ص 13.

[3] ابن منظور ، *لسان* ، ج11، ص 60. ومن خصائص البغال عقم أنثاها بحيث لاتلد (ابن عاشور، *التحرير* ج ـ 14 ص 110؛ الجاحظ، *الحيوان*، ج1، ص103؛ نفسه، *القول في البغل*، مطبعة مصطفى الحلبي، مصر، 1955، ط1، ص 81).

[4] ـ ابن أبي زيد القيرواني، *الجامع*، ص 273. وبناء على هذا التّعريف فإنّ تـاريخ وجود البغل بالغرب الإسلامي مرتبط بوجود الخيل والحمير.

[5] ـ سعدي (غالب)، *جغرافية*، ص 19.

[6] ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص 466.

[7] ـ *المدونة* ، ج11، ص 494.

[8] ـ البرزلي، *جامع*، ج1، ص 359.

[9] ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص 245.

[10] ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص446. ذكر الإصطخري أنّ السّفر بين تونس والقيروان، كان يتمّ ـ أحيانا ـ على البغال (*مسالك*، ص87).

[11] ـ *المدونة*، ج3، ص 440؛ ج11، ص 489، ص 496؛ *المعيار*، ج6، ص 259.

[12] ـ ابن عاشور، *التحرير*، ج14، ص 107 ـ 108؛ المالكي، *رياض*، ج1، ص 282.

الرّسول صلى الله عليه وسلم كان يركب بغلة يوم حنين[1]. ويدفعنا ركوب الرّسول صلى الله عليه وسلم البغل إلى التساؤل عن مكانته لدى الفقهاء، ومجتمع الغرب الإسلامي الوسيـط.

و لئن أباح الفقه المالكي ركوب البغال ـ مقرونة مع ركوب الحمير ـ لأهل الذمة، فإنّها لم تكن مطلقة، حيث قيّد ذلك بقوله:" **ويمنعون من ركوب الخيل والبغال النفيسة...**"[2].

فتقسيم البغال إلى نفيسة وغير نفيسة، نستوحي منه ردّ الاعتبار ـ على الأقلّ ـ لهذا الحيوان، وتغليب جانبه "**الخيلي**" الذي أكسبه مكانة و فضلا لدى المجتمع، على جانبه "**الحماري**"، الذي جعل الفقهاء يبيحون ركوبه لأهل الذمة، لكن بشـروط : أن لا تكون نفيسة[3]، و أن لا يتّخذوا له ركابا، بل على الأكفّ، وأن تكون أرجلهم ـ بعد ركوبهم ـ من شقّ واحد للدّابة[4]، حتى يظهر الراكب في تلك الحالة بمظهر الازدراء و الإهـانة، هـذا من نـاحية.

من ناحية أخرى تتجلى لنا مكانة البغل لدى المجتمع من ناحية سعره الذي كان مساويا لسعر الجمل، الذي كان الحيوان المحبوب والمعبود لدى المجتمع، ولاسيّما أهل الصّحراء.

فكان سعر البغل يساوى حسب بنيته حوالي ثلاثة أو ستة أو تسعة دنانير[5]، في حين كان الجمل يباع بحوالي تسعة دنا نير[6]، وذلك في القرن 6هـ/12م.

ولعلّ هذه القيمة التي أولاها المجتمع المغربي للبغل تظهر بجلاء من اتّخاذه السلاطين مراكب لهم ولحاشيتهم.

فـركوب البغـال في الغـرب الإسلامـي ـ و لا سيّما بإفريقية ـ كـان يعتبر من الأمـور المكملة[7]، لذلك كـانت تكثـر مع الخيل فـي بـلاط أمـرائها.

و قد ذكر ابن الصغير أنّ أخا أفلح بن عبد الوهاب بن عبد الـرحمان بن رستم (208 - 240هـ/824 - 855م) كـان يـركب بغلة شهبـاء[8].

كما أخبرنا ابن عذاري أنّ الأعراب لمّا هزموا السلطان الصّنهاجي المعز بن باديس(407 - 454هـ/ 1016 - 1062 م)، ودخلوا معسكره، وجدوا فيه من

---

[1] ـ ابن رشد، *البيان*، ج2، ص 554. ووقعت غزوة حنين في السنة الثامنة من الهجرة بين الرّسول صلى الله عليه وسلم وقبائل هوازن، في واد بين مكة والطائف.

[2] ـ *المعيار*، ج2، ص 235؛ ج8، ص 182.

[3] ـ *نفسه*، ج2، ص 235.

[4] ـ *نفسه*، ج2، ص 257.

[5] ـ *نفسه*، ج8، ص 115، 116.

[6] ـ *نفسه*، ج9، ص 430 (هادى روجي إدريس، *الدولة*، ج2، ص273).

[7] ـ بـرنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 234.

[8] ـ ابن الصغير، *أخبار*، ص59. ذكر ابن حوقل أنّ مدينة تاهرت كان بها بغال كثيرة (ابن حوقل، *صورة*، ص86).

البغال مالا يحصيه قول[1]. و هو ما يعني أنّها كانت ـ على الأقلّ ـ من مركوب حواشي السّلاطين و الأمراء.

ويبدو أنّ ظهور البغل بمثل هذا المظهر الذي لا يخلو من خيلاء، هو الذي جعل الفقهاء يتعققون من ركوبه تواضعا وتورّعا. وهي ملاحظة تظهر جليّة من خلال سيرهم في كتب تراجمهم، حيث لا تذكر هذه الكتب في أغلب الأحوال إلاّ الحمار كمطيّة ركوب للفقهاء، ولا تذكر البغال إلاّ نادرا جدّا. و نذكرمن ذلك على سبيل المثال لا الحصر:

ـ رابط محمد بن سحنون (ت255هـ/869م) على بغل بقصر الطوب، وتصدّى به لإحدى غارات الروم [2].

ـ كان أبو الوليد عبد الملك بن قطن المهري القيرواني يملك نحو عشرين بغلا أو أكثر، أهديت إليه[3].

ـ كما اضطرّ أبو حفص عبد الجبار بن خالد السرتي ـ من أصحاب سحنون ـ إلى ركوب بغل للذهاب إلى صلاة الجمعة، لأنّه لم يجد ما يركب عليه غير ذلك[4].

إنّ مثل هذه الرواية تشير بوضوح إلى تعقف الفقهاء من ركوب البغل تواضعا، و الاعتماد على الحمير في تنقلاتهم، بل و الثور أحيانا. وهو الحال عند الفقيه **الغافقي أحمد بن موسى بن مخلد** ـ من أصحاب سحنون ـ الذي كان يركب ثورا، من باب أبي الربيع (جنوب القيروان) حتى إلى منزله، فإذا كلم في ذلك قال: " ***حسبك من الدّواب ما بلّغك المنهل***[5]"، وذلك تواضعا منه.

على أنّ المصادر لا تمدّنا بأرقام حول عدد البغال بالغرب الإسلامي الوسيط، وكلّ ما يمكن رصده منها هو كثرة البغال هناك، سواء لدى السلاطين أوبقية فئات المجتمع[6].

و استنادا إلى ما أورده المالكي حول شراء هارون موسى، مولى إبراهيم بن الأغلب، بغالا من نخّاس البغال بالقيروان، افترضنا وجود سوق للبغال بالقيروان، وذلك منذ أواخر القرن 2هـ / 8م[7].

---

[1] ـ ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 11. وتجدر الإشارة إلى أنّ سلاطين الصنهاجيين كانوا يبعثون البغال كهدايا إلى الفاطميّين بمصر (علي، حسن إبراهيم، *تاريخ*، ص 178).

[2] ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص 446 ـ 447.

[3] ـ المالكي، *نفسه*، ج1، ص 404.

[4] ـ المالكي، *نفسه*، ج1، ص 466. بالنسبة إلى مسائل "ركوب" الناس إلى الصّلاة، و ما يتعلق به من أحكام انظر (*المعيار*، ج1، ص 140).

[5] ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص 461. و قد ورد في *النوادر* أنّ الثور كان من مركوبات بعض الأقوام (ج3، ص 254).

[6] ـ ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص11.

[7] ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص 222. لأنّ هذه القضية حكم في هذه القضية، عبد الله بن غانم الذي توفي سنة 190هـ / 805م.

و يؤيّد ذلك ما أشار إليه البرزلي (ت 844هـ / 1440م)، من أنّ أهل إفريقية كانوا يصدّرون البغال إلى الخارج منذ القرن 2هـ / 8م[1].

وأشار ابن حوقل بدوره إلى أنّ المغرب الإسلامي كان يصدّر البغال النفيسة إلى الخارج أثناء زيارته لها في القرن 4هـ/ 10م[2].

كما أشارت فتوى للخمي إلى" موقف الدواب " بقفصة، أي سوقها على ما يبدو، وقد تشمل الدابة هنا البغال و الحمير و الإبل والخيل و البقر وغيرها[3].

وأشـــار الإدريســـي إلى أنّ لأهل زغوان بغـــال كثيرة [4].

و من خلال فتوى للبرزلي استنتجنا وجود سوق للبغال بقرطبة، في القـرن 9هـ / 15م [5]. و هـو ما ينمّ عن كثرة ورودها على هـذه المدينة.

هـــذا وكانت البغال قد شاركت الخيول في عمليات نقل الأخبار من محطة إلى أخرى[6]، حتى يصل الخبر إلى مقصده. و في تلك الحالة سمّيت البغال مع الخيول بـــريدا.

---

[1] ـ البرزلي، *جامع*، ج4، ص 236.

[2] ـ ابن حوقل، *صورة*، ص 95.

[3] ـ البرزلي، *جامع*، ج5، ص 223؛ *المعيار*، ج9، ص 560.

[4] ـ الإدريسي، *نزهة*، ص 294.

[5] ـ البرزلي، *جامع*، ج5، ص 240؛ *المعيار*، ج9، ص 606.

[6] ـ الجاحظ، *القول*، ص 56. علي أنّ أغلب طرق البـــريد كانت تتّجه نحو القيروان، بما أنّها كانت العاصمة السياسية والاقتصادية لإفريقية منذ عهد الـــــولاة.

ج – البريد في الغرب الإسلامي الوسيط

البريد مصلحة قديمة في الإسلام من توابع الجيش. استخدمها الأمراء المغاربة و لا سيّما بإفريقية لحمل السجلات و الأوامر الحكومية من بلد إلى آخر، بأسرع الوسائل و أقرب الطرق[1].

وقد ورد لفظ البريد في المصادر الفقهية المالكية كمقياس لمقدار المسافات على الطرق بين محطة وأخرى، حتى يصل إلى المقصد.

جاء في *الموطأ*: **" روى مالك عن نافع أنّ عبد الله بن عمر ركب إلى ذات النّصب فقصّر الصلاة في مسيرة ذلك. قال مالك:" وبين ذات النصب والمدينة أربعة بــرد"[2].**

وورد في *النوادر*: **"ومن كتاب ابن *المواز*": ومقدار ما يقصر فيهم عند مالك مسيرة أربعة برد"[3].** كما ورد فيه أيضا: **" و إن خرجوا وبينهم وبين المدينة الأخرى بريدان، و بينهم و بين أول دار الحرب أربع برد فليقصروا "[4].**

وأورد البرزلي في **جامعه**: **" وسئل شيخنا الإمام عن قضية وهي أنّ جبل وسلات على نحو البريدين من القيروان..."[5].**

وجاء في *المعيار*: **" فإن قلت: لو فرضنا مدينتين بينهما من البعد مسافة بريد... "[6].**

وأورد ابن رشد في *البيان*:**" خلاف قول ابن القاسم... رجع بعد أن سار من الطريق الشيء اليسير مثل البريد والبريدين..."[7].**

وقد فصّل ابن أبي زيد القيرواني القول في ذلك كله حين قال:**" ومن سافر مسافة أربع برد وهي ثمانية وأربعون ميلا فعليه أن يقصر الصلاة"[8].**

نستنتج من مقولة ابن أبي زيد هذا، أنّ البريد الواحد يساوي **12** ميلا. وكان كلّ من بـرنشفيك وهادي روجــي إدريس وغيرهما قد قدّروا الميل بـ**1,453** مترا[9]. وعلـــى ذلك فإنّ أربعة بـرد تساوي تقريبا **70** كلم[10].

---

[1] - عبد الوهاب (حسن حسني)، *بســاط*، ص 49.

[2] - مالك، *الموطأ*، ص 127، 138 - 139.

[3] - *النوادر*، ج1، ص 422، ج7، ص118.

[4] - *نفسه*، ج3، ص 298.

[5] - البرزلي، *جامع*، ج2، ص 423.

[6] - *المعيار*، ج1، ص 259.

[7] - ابن رشد، *البيان*، ج9، 120.

[8] - ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص 48.

[9] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص264؛ إدريس (هادى روجى)، *الدولة*، ج2، ص 267.

[10] - **وذلك بضرب 17,436 كلم للبـريد الواحــد في أربــع، فنحصل علــى 69,744 كلم وهــو مقدار أربعة بـرد، وهــي المسافة التي يجوز فيها تقصير الصلاة عند المالكية (*الموطأ*، ص 139).**

فالبـريد إذن عنـد علماء المالكية مســافة معلومة بين المحطّات والمدن، مقدّرة باثني عشر ميلا. أي حوالي **17,50** كيلو مترا.

وقد أرجع كثير من الباحثين لفظ البريد إلى أصل فارسي من " **بريده دم**"، أي مقصوص الذنب. ذلك أنّ الفرْس كانوا يقصّون ذنب دواب البريد لتمتاز بذلك عن غيرها من الدّواب الأخرى[1].

و**البـريد** في الاصطلاح عبارة عن دواب قد تكون خيولا أوبغالا توضع في كل محطّة من محطّات الطريق بين مركز السّلطة والمكان المقصود. وكانت هذه المحطّات مجهّزة بغرف لإقامة السعاة، وأماكن تعليف الدواب واصطبلات لها، وبياطرة للعناية بالدّواب، ومطاعم وآبار للتزوّد من الماء[2].

فالبريد في أبسط صوره شبكة سريعة تعتمد على الخيول والبغال لنقل الأخبار السريعة ونحوها بين العاصمة والمكان المقصود، كما تعتمد على بناء محطّات، تستقبل الرسل، وتستبدل الخيول والبغال التعبة بأخرى مرتاحة، لمواصلة السير السريع دون توقف. ومن المفترض عند العودة القيام في كلّ مرحلة بإرجاع البغل أو الفرس المسلّم في المحطّات عند الذهاب، واسترداد الدّواب المتروكة هنـاك[3].

على أنّ أهمّ مـا كـانت تنقله البـريد هي **الـرسائل** . وقد وردت أخبارها فـي المصـادر المالكية، ولاسيّما تلك التـي تعـود إلـى الفتـرة التأسيـسية[4]، وهـو مـا يعنـي احتمـال وجـود البـريـد بـالغـرب الإسلامــي منـذ القــرن 1هـ / 7م[5].

وفــي الـواقع، ظهـر ديـوان الرّسائل بإفريقية منذ عهد الولاة، وبالتّحديد ولاية حسان بن النعمان(ت 86 هـ/705م) لها[6].

ونظّمت الدولة الأغلبية بدورها البريد على طول الطريق الفاصل بين القيروان وبغـداد[7].

---

[1] - الـرفاعي (أنور)، *الإسلام في حضارته ونظمه الإدارية والسياسية والأدبية والعلمية والاجتماعية والاقتصادية والفنية* ، دار الفكر، دمشق، 1986، ط3، ص 141؛ صبحي، صالح، *النظم*، ص331؛ آدم (متز)، *الحضارة*، ص347.

[2] - الرفاعي (أنور)، *الإسـلام*، 147.

[3] - برانشفيك، *تاريخ*، ج2، ص65. إلاّ أن النظام الذي كان مستعملا في العهد الحفصي لم يكن يتضمّن محطات قارّة للتناوب، ولا دواب تابعة للدولة، ومهيّئة في كلّ مرحلة من المراحل لضمان مواصلة الرّحلة وسرعتها(برنشفيك، نفسه، ص 65). وانظر أيضا: (محمد بن الخوجة، "البريد بتونس"، *المجلة التونسية* ، المجلد الأول، ج10، جوان، 1937).

[4] - *المدونة* ، ج3، ص 486؛ ابن أبي زيد، *الرسالة* ، ص4؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص491. ج4، ص 186؛ *المعيار*، ج1، ص 59، ج7، ص 413، ج11، ص 166.

[5] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 66.

[6] - رابح (بونار)، *المغرب*، ص 19.

[7] - المالكي، *رياض*، ج1، ص 173. حيث تمّ فيه إعلام الفقيه يزيد بن الطفيل من قبل الخليفة العباسي توليته القضاء عن واسطة البريد.

كما اهتمّت الدولة الفاطمية، ومن بعدهم الموحّدون والحفصيون بنظام البريد[1].

فكان البريد يقطع المسافة من المهدية إلى غرناطة في **40** يوما، ومن مرسية (بالأندلس) إلى مراكش في 16 يوما[2]. وكان الرقاص عبارة عن عدّاء حقيقي سريع وصبور، يستطيع قطع المسافات الطويلة بسرعة على القدم، واتّباع المسالك المختصرة[3]، لإيصال البريد في أسرع وقت ممكن.

على أنّ كتب الفقه المالكية أشارت إلى وسيلة أخرى لنقل الأخبار كانت أسرع من الرقاص والبريد، ألا وهي **سلسلة النّيران**.

فقد ورد في *المعيار*:" **وسئل أبو محمد عن قرى بالبادية بعضها قريب من بعض، يقول بعضهم لبعض إذا رأيتم الهلال فنيّروا لنا...**"[4]. كما ورد فيه أيضا:" **وسئل عن إضرام النار من قرية إلي أخرى إعلاما برؤية الهلال...**"[5].

وتذكر المصادرأنّ النار استخدمت كوسيلة إعلام بالغرب الإسلامي منذ العهد الأغلبي في القرن 2هـ/ 8م [6].

وقد ذكر ابن خلدون في سياق حديثه عن الرباطات في عهد إبراهيم بن أحمد الأغلبي (262 - 290هـ/875 - 902م)، أنّ النار كانت توقد " **من ساحل سبتة**

---

[1] - عبد الوهاب (حسن حسني)، *ورقات*، ج3، ص 316 - 317؛ د. ج. ف. ب، هوبكنز، *النظم الإسلامية في المغرب في القرون الوسطى*، ترجمة أمين توفيق الطيبي، الدار العربية للكتاب، ليبيا، تونس، 1980، ص 58 - 60؛ Goitein (S.D), La Tuninsie du XIe siècle à la lumière des documents de la Geniza du Caire, Etudes d'orientalisms dédiées à la mémoire de Lévi – Provençal, Paris, *Maisonneuve et Larose*, 1962, T.II, p. 563.

[2] - عز الدين (عمر موسى)، *الموحّدون في الغرب الإسلامي، تنظيماتهم ونظمهم*، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1991، ص 166.

[3] - ابن ناجي، *معالم الإيمان في معرفة أهل القيروان*، تونس، 1902، ج4، ص 153؛ الغبريني، أحمد، *عنوان الدراية فيمن عرف من العلماء في المائة السابعة ببجاية*، تحقيق رابح بونار، الجزائر، 1981، ط2، ص161.

[4] - *المعيار*، ج10، ص 149.

[5] - *نفسه*، ج1، ص 412. تجدر الإشارة إلي أنّ الإشارات النارية من فوق المنائر كانت معروفة في إفريقية منذ القرن 2هـ / 8م. (آدم متز، *الحضارة*، ص 357). و قد وصف الأستاذ إبراهيم شبوح منارة المنستير، بالاعتماد على نظائرها بمصر و بلاد الشام، حيث يتوكّل بالمنارة " قوم مرتّبون"، يوصلون الأخبار من رباط إلي آخر، بإيقاد النار فوق المنارة في الليل، أو بتدخينها في النهار، و ذلك في إطار عملية محكمة بين المرابطين، بحيث تمثّل رموزا مصطلحا عليها، يمكن بها تبليغ التفاصيل عن عدد جيش العدوّ و عدّته. (إبراهيم شبوح، "حول منارة قصر الرباط بالمنستير و أصولها التاريخية"، *مجلة إفريقية*، (تونس)، مجلد III/IV، 1969 - 1670، ص 15 - 16). على أنّ هذه الإشارات من فوق المنائر لم تقتصر على خدمة الأغراض العسكرية فحسب، بل والأغراض المدنية أيضا، مثل رؤية الهلال التي أشار إليها الونشريسي أعلاه.

[6] - متز (آدم)، *الحضارة*، ص357؛ د. ج. ف.ب. (هو بكنز)، *النظم*، ص59.

[بالمغرب الأقصى] للنذير بالعدو، فيتّصل إيقادها بالإسكندرية [بمصر] في اللّيلة الواحدة "[1].

كما أشار الأستاذ مصطفى ناعمي إلى وجود أبراج نارية للإعلام ببلاد ما بين وادي نون المغربية حتى أدرار الموريتانية، تنذر ناره القرية أو القرى المجاورة بوقوع حادث ما.[2]

ولئن لم يكن من الواضح ما إذا كانت الخدمات البريدية متوفرة للأشخاص العاديين، فإنّه يبدو من خلال فتاوي الفقهاء أنّ النّار البريدية كانت متوفرة لديهم[3].

إلاّ أنّ هذا النظام الناري لم يدم طويلا، حيث بطل بفعل القطيعة التي حصلت بين الصنهاجيين بإفريقية والفاطميّين بمصر، ولاسيّما بعد مجيء الأعراب الذين أفقدوهم السّيطرة على حماية الحصون[4].

هذا، وبالإضافة إلى البريد وسلسلة النّيران استعمل أهل الغرب الإسلامي **الحمام الزاجل في نقل الأخبار**، وذلك منذ العهد الأغلبي في القرن 2هـ/ 8م[5].

و ذكر ابن عذاري أنّ ماقنون بن دبارة الإجابي، عامل عبيد الله المهدي على طرابلس، بعث إلى هذا الأخير خبر مقتل عمه أبي زاكي، مع حمام وصل إلى رقادة من ساعته، و ذلك سنة 298هـ/ 910م[6].

كما أورد أيضا أنّ القائد الفاطمي حباسة بن يوسف، قذف جماعة من الحمام في النار ببرقة لما فتحها، سنة 301هـ/913م، قائلا:**"إن هذه الحمام كانت تأتي بالأخبار من قبل بني العباس**[7]".

و في سنة 480هـ/ 1087م، كتب أهل جزيرة قوصرة كتابا على جناح طائر، إلى الأمير الزيري تميم، ليعلموه بحشد الروم، بهدف الاستيلاء على المهدية[8].

وقد أشار البكري - في *مسالكه* - إلى استعمال الحمام الزاجل بين القيروان وتونس لإيصال الرّسائل، على لسان أحد الشّعراء حيث يقول:

---

[1] - ابن خلدون، *العبر*، منشورات دار الكتاب اللبناني للطباعة والنشر، بيروت، 1958، ج4، 429، 430، 434؛ الهنتاتي نجم الدين، "الرباطات بإفريقية في العهدين الأغلبي والفاطمي"، *وزارة الدفاع الوطني*، أعمال ندوة تاريخ التحصينات بالبلاد التونسية، أيام 4، 5، 6 أكتوبر، 1999، تونس، 2001، ص 59).

[2] - مصطفى (ناعمي)، "التجارة"، ص153.

[3] - *المعيار*، ج1، ص 412. ج10 ، 149.

[4] - حسن (إبراهيم حسن)، *النظم* ، ص214.

[5] - الكعاك، عثمان، *الحضارة العربية في حوض البحر الأبيض المتوسط*، لجنة البيان العربي، القاهرة، 1965، ص 61؛ الهنتاتي، نجم الدين ، "الرباطات"، ص 59.

[6] - ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 227.

[7] - ابن عذاري، *نفسه*، ج1، ص 235. كما استعمل الحمام كوسيلة اتصال بين الأساطيل بالبحر المتوسط في العهد الفاطمي (حسين مؤنس، *تاريخ*، ص 85).

[8] - إدريس (هادي روجي)، *الدولة* ، ج1، ص 337.

وفي زغوان فاستعلي علوّا * وداني في تعاليك السّحابا[1]

ولم يستبعد برنشفيك التجاء الحفصيّين أيضا إلى الحمام الزاجل لنقل الرسائل، " **ولكن من الصّعب تأكيد هذا الاحتمال. فلعلّ النصوص التّي بين أيدينا عندما تستعمل فعل" طيّر"، تقصد بذلك نقل الأخبار بوسيلة سريعة أخرى غير الحمام الزاجل**"[2].

ورغم أنّ التاريخ أثبت استعمال الحمام الزاجل بالغرب الإسلامي الوسيط الأعلى، فإنّنا لم نعثر على إشارة مباشرة إليه في المصادر المالكية، التي اكتفت بإطلاق لفظ " **الطير**"، " **برج الحمام** "، ونحوها في أماكن متفرّقة منها. وهي إطلاقات قد تشمل الحمام الزاجل وغيره[3].

وباستعمال أهل الغرب الإسلامي الوسيط الحمام الزاجل الذي يعتبر بحقّ " **بريدا جويّا** "، يكون قد اكتمل به النّصاب في استعمال جميع وسائل النقل البرّية، التي كانت معروفة في العصــر الوسيـــط.

إنّ حضور تلك الوسائل في كتب الفقه المالكي ينّم عن ثرائها، وأهمية الجانب الاقتصادي والاجتماعي فيها، و قد ظهر ذلك جليّا أثناء تناولها لوسائل النقل البرية، من جمل، وخيل وحمير وملحقاتهما.

فكان الجمل معبود القوم، وسفينة الصّحراء، يعتمدون عليه في تجارة الذّهب، وجلب الرّقيق من بلاد السودان، وذلك لما تميّز به من خصائص على غيره من الدواب، بل وعلى ذوات العجلات. بينما كانت الخيل مركب أبّهة وفروسية وترف وغزو، ولاسيّما الجهاد.

وقد تعقف الفقهاء عن ركوبها إلاّ للجهاد و الفروسية، وذلك بخلاف الحمير التّي اتّخذها معظمهم كمركب للتنقل، وقضاء الحوائج داخل المدينة وخارجها، باعتبارها الحيوان الحقير المحتقر في المجتمع.

وإذا كانت الخيل في الطرف الإيجابي لدى المجتمع، والحمير في الطرف السلبي، فإنّ البغال توسطّت بينهما، باعتبارها هجينا لهما. وفي حين غلب جانبها "**الخيلي**" لدى المجتمع حتى كان يركبها الخاصة، فإنّ جانبها "**الحماري**" غلب لدى الفقهاء، ممّا جعلهم يبيحون ركوبها لأهل الذمة إذا لم تكن نفيسة.

---

[1] - البكري، *مسالك*، ج2، ص705.

[2] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 65 - 66.

[3] - *النوادر*، ج7، ص 318، *المعيار*، ج8، ص 437. والحمام الزاجل: فصيلة من فصائل الحمام، ميزته أنّه إذا نقل من محلّه إلي مكان آخر، وأطلق سراحه، فإنّه يعود إلي موقعه الأصلي. وكانت الرّسائل تكتب باختصار وتعلّق في عنق الحمام، أو تربط في رجله، فينتقل بها منزلة منزلة من طنجة إلي الإسكندرية في مدة يسيرة. (الكعاك، *الحضارة*، ص61؛ الشيرواي، يوسف، *الاتصالات*، ص 37). وكانت الرسالة تكتب منها صورتان ترسلان مع طائرين، يطلقان في أوقات متباعدة قليلا، حتى إذا ضلّ أحدهما أو قتل أو افترسته الجوارح، أمكن الاعتماد على وصول الآخر. كما جرت العادة ألاّ يطلق الحمام في الجوّ الممطر، ولا قبل تغذيته الغذاء الكافي (أنور الرفاعي، *الإسلام*، ص145).

هـذا، وكانت البغال أكثر ما تستعمل في البريد بالغرب الإسلامي الوسيط. وكانت طرق البريد تتجه نحو القيروان، بما أنها عاصمة الأغالبة، الذين اهتموا كثيرا بأمن الطرقات و إصلاحها، فأقاموا محارس ومخافر على طول الطريق الساحلي، لتأمين وصول بريدهم إلى مقاصدها.

وقد اعتمد التجار بدورهم على هذه الطرق البريدية في أسفارهم ونقل سلعهم، طلبا للأمن الذي كان يسودها، وتفاديا لمشاكل المسالك البرّية، التي كانت متأتية إمّا من الطبيـعة أو الإنسـان.

نعني بالمشاكل هنا، الصّعوبات والمشقات بل المهالك التي قد يواجهها المسافر في الطريق. وقد تكون أسباب حدوث هذه المشاكل متأتّية من **عـوامل طبيعية** مثل الصحراء وعادياتها من زوابع وأعاصير وعواصف رملية، ومشكلة الماء فيها، وكذلك الأراضي السوّاخة، أو التي بها وديان، والسّيول الجارفة الفجائية، والعواصف الثلجية وأخطـار انهياراتها على الطرق، ونحـوها.

أو متأتية من **عـوامل طـارئة** على المسافر مثل المشاكل المتعلقة بكراء الدواب، كنفق الدابة (أي موتها)، أو هـروبها أو ضياعها أو عجزها. وكذلك الحرابة بأنواعها من غصب وسرقة ولصوصية ونحوها.

المبحث الأول: مشاكل المسالك البرّية

1 ـ العـوامـل الطبيعية

أشـارت كتب الفقه المالكـي إلى أنّ السفـر مشقة أو قطعة من العذاب[1]، لكـون أغلب الطرق وعـرة، قليلة الكـلإ والماء أو عديمتها[2]، ولاسيّما إذا كـانت الأرض صحـراوية، أو تلك التـي تكـون مسـوّخة[3] أو وحـلة.

أ ـ العـوامل المـرتبطة بالتضاريس والتربة

ويقـدّم العواصف الرّملية في الصّحراء والأراضي السوّاخة والوحلة في الواحات، والوديان والسّيول الجارفة[4]، وتراكم الثلوج على الطريق أحسن مثال على ذلك. فقد وردت إشارات خفيّة في كتب الفقه المالكي إلى مشقات السّفر، ولا سيّما في الصّحراء، حيث كان الفقهاء يتّخذونها غالبا كمثال للتعبير عن السّفر الشاقّ[5].

ذلك أنّ المسافر يدخل الصّحراء وعماده ثلاثة: **الجمال، والماء، والدليل**، لكن جميعها لا تغني عن شيء. فقد يخور أقوى الجمال ويموت لغير سبب ظاهر، والماء قد تنفد، والدليل قد يخطئ. لذلك فالمسافر في الصّحراء معرّض للهلاك في كل لحظة[6].

أضف إلى ذلك عاديات الطبيعة التي لا ترحم متى أثارت رياحها رمال الصحراء، فتتصاعد حبّاتها على الأجسام فتلطمها في كل مكان، ولاسيّما الوجه والرأس. ثمّ تغيّم السماء، فلا يرى البصر إلاّ أشباح الجمال القريبة منه.

وخير لمن تدهمه الزوبعة أن تهب الريح من ورائه، لأنّ لطم الرمال وجهه عـذاب أليم، وفوق هـذا، فليس في وسعه أن يبقى مفتوح العينين، ولا هـو يجسـر على أن يغمضهما.

---

1 ـ البرزلي، **جامع** ، ج3، ص 465؛ *الرسالة* ، ص 168.

2 ـ *المدونة* ، ج11، ص 472.

3 ـ البرزلي، **جامع**، ج6، ص 177.

4 ـ *النوادر* ، ج11، ص 33.

5 ـ *المدونة* ، ج3، ص 216؛ *النوادر* ، ج7، ص216.

6 ـ حسنين (أحمد محمد)، *صحراء*، ص 9 ـ 10.

فلئن كان لدغ حيّات الرمال التي أشارت إليها المصادر المالكية[1] شرّا وبلاء، ففقد الطريق شرّ أعظم وبلاء كبير[2]. وهنا يمكن أن نفهم أنّ من أسباب خطإ الدليل في الصّحراء العواصف الرملية، وهو أمر ورد صداه في المصادر المالكية[3].

هـذا، ومن حسن حظّ المسافر في الصحراء، أنّ هذه العواصف لا تهب تباعا، وإنّما تهبّ لحظة، وتسكن لحظة، فيدير المسافر وجهه عنـد عصفها، ويتّقي الرّمال بطـرف " **كوفيته**"، ويكـاد يمسك عن التنفس حتى تجيء فترة السّكون، فيكشف عن وجهه، ويلقـي نظـرة سريعة، ليتبيّن الطـريق، ويعجل بالتأهّب للهبة الثانية[4].

وهنا يظهر مغزى التلثم بالكوفية وأهميّته لدى أهل الصحراء، الذي ورد صداه في فتاوى الفقهاء[5]. واللّثام عبارة عن عمامة يعمّم بها الرّأس كلّه حتّى الأنف، إلاّ العينين، لرؤية الطريق به.

وقد لاحظنا من خلال فتاوى بعـض الفقهاء أنّ التلثّم أصبح ـ فيما بعد ـ زيّا لقطّاع الطرق يتنكرون فيه، ولاسيّما بعد الزّحف الهلالي، ممّا جعل بعـض المسافرين يتحفظون من لبسه، حتىّ لا يدخل في إطـار حديث:" **من تزيّى بزيّ قوم فهو منهم**". " **ومن كثّر سواد قوم فهو منهم**"[6]. إلاّ أنّ الفقهاء أجازوا لبس اللّثام لسببين:

الأول: لأنّه إذا تزيّـي بـزيّ القـوم تكـون له حـرمة، فيسلم من شرّهم.

الثانـي: " **ولأنّ هـذا له منـدوحة، كأكل الميتة يأتيها وقت الضـرورة، فليلبسها في السّفر لا في الحضر**"[7].

وتجدر الإشارة إلى أنّ زوابع الرمال متى بدأت لم يكن للمسافر إلاّ أن يندفع في سيره، لأنّ الرّمال إذا أصابت شيئا ثابتا، سواء أكان ذلك الشيء عمودا أم جملا أم إنسانا، تكدّست حوله حتى تصبح ركاما. وهكذا إذا كان في السّير عذاب وأهوال ومخاطرة بالنّفس، ففي الوقوف الموت الزّؤام[8]. هذا، ومهما يطل هبوب العواصف الرملية[9]، ومهما يتمرّد ويشتدّ، فإنّ الإبل تكاد لا تتقدّم، ولكنّ غريزتها تجعلها تتوقّع الموت إذا وقفت عن السّير. ويتجلّى ذكاؤها الغريزي فيها عندما يبدأ

---

1 ـ أشار ابن أبي زيد القيرواني في *رسالته* إلى قتل الحيات في الصّحراء إذا آذت (ابن أبي زيد القيرواني، *الرسالة*، ص171). وأشار ابن بطوطة إلى "كثرة الحيات بالصحراء الإفريقية، وأنّها كانت مضرّة، قد تقتل بعض المسافرين من القوافل..." (ابن بطوطة، *رحلة*، ص 676).

2 ـ حسنين (أحمد محمد)، *صحـراء*، ص 80. وفقـدان المسافـر الطـريق يعني هـلاكه.

3 ـ *النوادر*، ج7، ص 88.

4 ـ حسنين (أحمد محمد)، *صحراء*، ص81.

5 ـ *المعيار*، ج1، ص 225؛ البرزلي، *جامع*، ج6، ص 381.

6 ـ حديث رواه أحمد في *مسنده* (*المعجم*، ج2، 337).

7 ـ البرزلي، *جامع*، ج6، ص 527.

8 ـ حسنين (أحمد محمد)، *صحراء*، ص81.

9 ـ كانت العواصف الرملية تكثر بمنطقة شطوط توزر (نافع الفهري، *شبكة الطرقات*، ص 67).

نزول المطر، إذ لا تحسّ خطراء، فتقف بغتة أو ترقد[1]. ويبدو أنّ مثل هذه الأمطار، والعواصف أوالزّوابع الرّملية التي تصيب الجمل في الصّحراء، وتضرّ بما يحمله على ظهره من متاع، هي التي عبّرت عنها كتب الفقه المالكية " **بالدّابة يهلك ما عليها في الطريق بأمر من السماء أو بأمر من الله عز وجلّ**"[2].

هذا وكان ابن حوقل قد أشار إلى أنّه تمّ العدول عن طريق الواحات إلى مصر عبر الصحراء الليبية في النصف الثاني من القرن 3هـ/ 9م، إلى الطريق الساحلي المؤدّي إلى سجلماسة غربا، نتيجة لمشقاته من جرّاء رماله المتحرّكة ورياحه العاصفة[3].

وقد ذكر التجاني قصة ريح قويّة أصابتهم بقرية " بشرى" بين توزر وقابس، وبيّن كيف أنّ شدة قصف هذه الزوبعة منعتهم من الارتحال، وألجأتهم إلى البساتين التي بدورها لم تسلم منها، فقد قلعت جذوع أكثر من عشرين نخلة[4].

على أنّ الأراضي السوّاخة لم تكن أقلّ خطورة من العواصف الرّملية بالنسبة إلى المسافرين. والأرض السوّاخة هي الأرض التي تغوص أو تنخسف بمن يمرّ عليها. وتكون الأرض سوّاخة إذا كانت سبخة، وهي أرض ذات طين يعلوها ملح. ومن البديهي القول إنّ هذه الأرض لا تصلح للحراثة ولا للتعمير.

وقد ورد صدى مثل هذه الأرض في كتب الفقه المالكية. فقد سئل مالك عن " **رجل جنب أراد أن يتيمّم فلم يجد ترابا إلاّ تراب سبخة هل يتيمّم بالسّباخ ؟ وهل تكره الصلاة في السّباخ ؟ قال مالك: لا بأس بالصّلاة في السّباخ ، والتيمّم منها**"[5].

وأشار البرزلي إلى سبخة مقرين القريبة من تونس [6]. كما أشار إلى سبخة مدينة تاورغة التي تمتدّ ما بين مصراتة وخليج سرت[7](بليبيا حاليا).

و قد وصف الرحالة الورثيلاني (ت 1193هـ/ 1779م) هذه الأخيرة بأنّها " **صعبة جدا، كثيرة الوحل، و فيها غور في بعض المواضع، و لا ينجو منه إلا من يعرفها أو يقدم خبيرا يعرف المسالك، و إذا لم يتوفر الدليل فليترك الركب سبيلها، و يذهب حذوها يمينا عنها حال الطلوع...**"، بل نعتها الورثيلاني بـ " **صراط الدنيا**[8]" لما تجمّع فيها من أخطار على المسافرين.

وقد أشارت المصادر إلى بعض الأراضي التي تقع بها سبخة بالغرب الإسلامي، مثل سبخة السيجومي جنوب تونس التي أشار إليها برنشفيك[9]، وكذلك

---

[1] - حسنين (أحمد محمد)، *نفسه*، ص81.

[2] - *النوادر*، ج7، ص 102، 107.

[3] - ابن حوقل، *صورة*، ص65، 143 - 144.

[4] - التجاني، *رحلة*، 173.

[5] - *الموطأ*، ص 52.

[6] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص 177.

[7] - البرزلي، *نفسه*، ج2، ص 534؛ الجوهري (يسري)، *جغرافية*، ص 297.

[8] - الورثيلاني (الحسين بن محمد)، *نزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والأخبار*، تصحيح محمد بن أبي شنب، طبعة الجزائر، 1908م، ص 217 - 219؛ الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 472.

[9] - برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 332.

سبخة قصر صالح على الحدود التونسية الليبية. وقد وصفها التجاني بأنّها السّبخة "**المفضّل ملحها على جميع السباخ**"[1]. وذكر ابن بطوطة أنّ أرض "بودا" - وهي أكثر قرى توات - رمـال وسباخ[2].

إلاّ أنّ أخطر أرض سوّاخة بالنّسبة إلى المسافرين تبقـى سبخة "التاكمرت[3]" بتوزر. يقول البكري: " **ومن نفزاوة تسير إلى بلاد قسطيلية، وبينهما أرض سوّاخة، لا يهتدى فيها إلاّ بخشب منصوبة...**"[4].

وقد وصفها الرحّالة التجاني بكلّ دقة، وأشار إلى طول مسافة هذه الأرض السوّاخة، حيث تطلّب اجتيازها منهم ليلة ونصف يوم[5]. وهنا يمكن أن نفهم مغـزى إبـاحة الإمام مالك التيمّم والصلاة للجنب الذي لم يجد ترابا إلاّ تراب سبخة[6].

يقول الرحّالة التجانـي:" **وشرعنا في أول السبخة المعروفة بتاكمرت.. ووجدنا فيها معالم قائمة من جذوع النخل تمنع السّالك من الخروج عن طريقها المسلوك يمينا وشمالا، لأنّ ما على يمينها وشمالها من الأرض مغائص، لا تثبت عليها قدم، ولا يسلكها أحد جاهل بها إلا غاص فيها... وقد هلكت فيها الجماعات والعساكر ممّن دخلها ولم يدر أمرها... وإذا غاص فيها أحد التأمت الأرض في الحين وعادت كما كانت.... و لمّا تمادى المشي في هذه السّبخة إلى وسط النهار، وتوالى عليها تكرار الحافر وتردّد الآثار، تخرّق منها نحو مائة ذراع فيما يقرب من البرّ، فكل ما تخلّف من الحمولة والأثقال ابتلعته، وساخت الجمال بأحمالها... فهلك بذلك جملة من الزاملة[7]، وأمّا أنا فشاهدت الرجل يدفع سافلة الرّمح في الأرض ، ويعتمد عليه إلى عاليته، ولو ازداد دفعا ، لازداد نزولا، فإذا جذبه عادت الأرض إلى حالتها الأولى ، ووجدنا كثيرا من تلك المعالم قد سقطت، وأبعده الريح عن مكانه، وتحت كثير منها عظام من هلك هنالك من الناس...**"[8].

على أنّه يمكن أن يلحق بالأراضي السوّاخة عوامل طبيعية أخرى كانت تعترض المسافرين في طريقهم مثل هبوط الأمطار الغزيرة، التي غالبا ما ترافقها السيول الجارفة الفجئية[9] ولاسيّما في الأقاليم الجافة، أوحدوث العواصف الثلجية

[1] - التجاني، *رحلة* ، ص 200؛ برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 351.

[2] - ابن بطوطة، *رحلة* ، ص 429. وأرض بودا تقع على الطريق الرابط بين تكدا (بالنيجير حاليا)، وبين توات (بالجزائر حاليا).

[3] - انفرد التجاني بهذه التسمية (نافع الفهري، *شبكة الطرقات* ، ص 66).

[4] - البكري، *مسالك* ، ج2، ص708.

[5] - التجاني، *رحلة* ، ص154.

[6] - *الموطأ* ، ص52. و ذلك لطـول مسـافة بعـض الأراضـي السوّاخـة.

[7] - وقد وردت في كتب الفقه أخبار عن الزوامل والأعكام والمحامل والأعدال (ابن رشد، *البيان* ، ج9، 139؛البرزلي، *جامع*، ج3، ص 147).

[8] - التجانـي، *رحلة* ، ص 154. ذكر الرحالة العمري أنّ لهذه السبخة ضرر آخر على المسافرين، هو أنّ من وضع إنـاء ماء حلو عليها صار مرا زعاقا لوقته (نـافع الفهري، *شبكة الطرقات* ، ص 66).

[9] - للمزيد من المعلومات حول السيول الجارفة بالأندلس، انظر (عمر فروخ، *العرب و الإسلام في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط من فتح المغرب إلى فتح الأندلس إلى آخر عصر الولاة (138هـ/ 756م)*، منشورات المكتب التجـاري، 1959، ط1، ص 47 - 48).

ونحوها. وهي عوامل كانت تارة تهلك المسافرين، أو تضرّ بالسلع والبضائع تارة أخرى. كما كانت تتسبّب في تأخير أسفارهم[1].

ويبدو أنّ المصادر المالكية أجملت القول في هذه العوامل بـ" فساد الطريق".

فقد ورد في *النوادر*: **" ومن تكارى على حمل متاع... فسار بعض الطريق، فبلغهم فساد الطريق، فإن كان في الطريق انفلاق بيّن وشدّة لا يرجى كشفها إلى أيّام فيها مضرّة عليهما أو على أحدهما، فلمن شاء منهما فسخ الكراء.."**[2].

وورد فيه أيضا: **" و من العتبية قال أشهب عن مالك في المسافر تحضره الصّلاة و الأرض كلّها طين... و كذلك الخضخاض من الماء الذي لا يغمره... "**[3].

وقد وقع لابن بطوطة ورفاقه بمدينة عنابة خسوف في الطريق، فاضطرّوا إلى أن يقيموا بها أيّاما إلى أن انكشف الخسوف[4].

وقد ورد في *المدونة*: **" وما عثرت به الدابة أو غيرها بمنزلة ما يصيبه من... سيل..."**[5].

كما ورد في *النوادر*: **" و من العتبية روى يحيى بن يحيى عن ابن القاسم في أمير خرج بأصحابه فلمّا دنا من العدو عرض لهم نهر، فأمرهم بجوازه فأبى بعضهم و خافوه، و جازه الباقون معه... و قال ابن سحنون عن أبيه مثله إن كان النهر جوازه خطر و مهلكة، فقد أخطأ الذين جازوا... "**[6].

وجاء في **جامع** البرزلي: **" و ما نقله السيل و الوادي من الأمتعة فهو لقطة و ينشد...و إن خلط الوادي جلود القوم أو كتّانا كان ذلك بينهم، إلا أن يعلم أنّه لرجلٍ بعينه، و إن اختلط الكتّان في الوادي بسيل أو غيره و لم يعرف كلّ واحد ماله حلّل أصحابه في ذلك "**[7].

وورد فيه أيضا: **" ومن اكترى دابة... لحمل متاع، فعرض واد في الطريق..."**[8]. كما ورد فيه أيضا: **" حكى اللّخمي... في من اكترى من حمّال على حمل بزّ إلى بلد بينهما أودية، فر بّما تخاض وربّما لا يستطاع خوضها..."**[9].

نستنتج من هذه النصوص أنّ اجتياز الأودية المنصوبة على الطريق مثّلت أحيانا عائقا كبيرا أمام الجيوش و المسافرين.

---

[1] - مثل العواصف الثلجية التي كانت تضطرّ المسافرين إلى الإقامة حتّى تنكشف (*النوادر*، ج 3، ص 295).

[2] - *النوادر*، ج7، ص 100.

[3] - *النوادر*، ج1، ص 253.

[4] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 16. وخسوف الطريق هو غرقه بالمياه.

[5] - *المدونة*، ج11، ص 491.

[6] - *النوادر*، ج3، ص 172.

[7] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 312 - 313.

[8] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 618.

[9] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 619..

هـذا، ورغم إشارة المصادر إلى قلة الملاحة النهرية بالغرب الإسلامي الوسيط، فإنّ اجتياز بعض أوديتها وأنهارها - مثل وادي مجردة بشمال إفريقية، ونهر سبو بالمغرب الأقصى - كان معرّضا للخطر، ولاسيّما في فصل الأمطار[1].

وكـان تساقط الثلوج بالمناطق الجبلية - ولاسيّما بين سجلماسة وفاس - مصدر خطورة وإعاقة للمسافرين، بما أنّ هذه الرّحلات الصّحراوية كانت تتمّ في فصل الشّتاء[2].

وكانت قافلة كلّ من ابن بطوطة في القرن 8هـ / 14م، والحسن الوزان في القرن 10هـ / 16م، قد تعرّضت لهذه العواصف الثلجية بين سجلماسة و فاس[3].

وتجـدر الإشارة إلى **الضّباب** وهو قطرات مائية صغيرة جدّا ناتجة عن تكاثف بخار الماء قرب سطح الأرض، بحيث تعيق عملية الرؤية إلى أقلّ من كيلو متر واحد[4].

ويبـدو أنّ الضباب - بالنّسبة إلى المسافر- كان له جانب سلبي وجـانب إيجابـي[5].

فالجانب السلبي يتمثّل في إعاقته من الرؤية، التي قد تؤدّي به إلى الضياع في الطريق، وهو خطر هلاك وموت.

والجانب الإيجابـي يتمثّل في التقليل من ظمإ الظمآن وتهدئته، بما أنّ الضباب هو قطرات مائية، يبرّد الجوّ، و يحجب الشّمس من الظهور. وهـذا في حدّ ذاته أمر مهمّ بالنّسبة إلى المسافر في الصّحراء، الذي كانت مشكلة الحصول على الماء تشغل باله من بداية الرّحلة إلى نهايتها[6].

---

[1] - ابن حوقل، *صورة*، ص 152؛ عز الدين (موسى)، *النشاط الاقتصادي في المغرب خلال القرن السادس الهجري*، دار الشروق، بيروت، 1983، ط1، ص 216؛ محمد (فتحة)، *النوازل*، ص 308.

[2] - أجاز المالكية أن تجمع الصّلاة من أجل الثلج (*المعيار*، ج1، ص 163).

[3] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 700؛ الحسن الوزان، *وصف*، ص 75.

[4] - غالب (سعدي علي)، *جغرافية*، ص 99. وتجدر الإشارة إلى أننا لم نعثر على إشارة إلى الضباب في كتب الفقه المالكية.

[5] - للمزيد من المعلومات حول الضباب و أنواعه (ضباب البحر و ضباب اليابس)، و العوامل التي تساعد على تكوين ذلك، انظـر فهمي هلالـي هلالـي أبـو العطا، *الطقس و المناخ*، دار المعرفة الجامعية، مصر، 1985، ص 24.

[6] - و من الممكن أن نضيف أيضا إلى الجانب الإيجابي، أنّ الضباب قد يحجب المسافـر من رؤية قطـاع الطـرق.

ب - مشاكل الماء في السفر

نفاذ الماء هي أعظم مشكلة يواجهها المسافر في سفره، ولاسيّما إذا كانت الرّحلة صحراوية[1].

فالعواصف الرملية مهما تهبّ فإنّه يرجى توقفها وزوال هولها، أما فقدان الماء في فلاة أو في صحراء، فإنّ ذلك يعني الهلاك، ولاسيّما إذا كان المسافر قد ضلّ طريقه. فالماء أساس الحياة وقوامها في كل مكان و زمان. فبدونه تتعطّل الحركة.

وقد ورد صدى مشاكل الماء في كتب الفقه المالكي في أبواب متفرّقة، ولاسيّما في " **أبواب التيمّم**[2]".

فقد أجاز الفقهاء التيمّم للمسافر الذي لم يجد الماء، وخاف خروج الوقت، أو يئس من وجوده[3]، أو للذي يملك ماء، قليلا كان أو كثيرا، ويخاف العطش على نفسه أو على دابته. فقيل لابن القاسم: " **أيخاف الموت أو الضرّ ؟ قال: كل ذلك**[4] ". " **أمّا إذا كان المسافر يملك ماء قليلا، واستقاه زميله، فإن خاف عليه أسقاه وتيمّم**[5] ".

ويبدو أنّ استقاء المسافرين بعضهم بعضا ولّد بينهم أحيانا خلافات وضغائن، ولاسيّما إذا كان جواب الطلب هو الرّفض، كما وقع بين ابن بطوطة والتّاجر المغربي التادلي علي أغيول وهم في طريقهم في الصّحراء إلى مدينة ولاتة السودانية، فقد رفض هذا الأخير أن يسقي غلام ابن بطوطة الماء حين عطش، فسقاه له غيره من الركب، فبقي ابن بطوطة يضمر لهذا التادلي ضغنا إلى آخر الرحلة[6].

وقد يكون التادلي هذا محقا في رفضه عند مالك، حيث أجاز - مالك - أن يسأل المسافر أصحابه الماء، لكن في موضع كثير الماء. أمّا في موضع يتعذر فيه الحصول على الماء كالصّحراء فلا يجوز عند مالك[7].

---

[1] - للوقوف على مشاكل العطش، و ما لاقاه الرحالة المغاربة أوعاينوه من متاعب في هذا الصدد، انظر (أحمد الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 453 - 460).

[2] - وهو طهارة ترابية، يتعيّن على المصلي فعله في حالات استثنائية، مثل فقدان الماء أو المرض ونحوها... وتقوم على مسح الوجه واليدين إلى المرفقين بالصّعيد الطاهر.

[3] - ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص 23.

[4] - *النوادر*، ج1، ص 112.

[5] - ابن رشد، *البيان*، ج1، ص 89 - 90؛ *النوادر*، ج1، ص 112.

[6] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 697. وقد رفض هذا التاجر التادلي مرّة أخرى أن يحمل شيئا عن ناقة ابن بطوطة عند ما عجزت في طريقهم بين غاوو وتكدا (ابن بطوطة، *نفسه*، ص 697).

[7] - *النوادر*، ج1، ص 112.

ورأى أشهب أنّ علـى المسافـر أن " **يطلب المـاء ممّن يليه، أو ممّن يـرجو أن يعطيه، وليس عليه أن يطلب [من] أربعين رجلا**"[1].

وقال ابن القاسم:" **إن علم أنّهم يمنعونه فلا يسألهم**"[2]، وذلك تفاديا لإحداث الضّغن والخلاف والإحن.

وقد استـنتجنا من فتاوى الفقهاء أنّ بعض المسافرين في تلك الحالة كانوا يفضّلون شراء الماء على استقاء الغير ولو بأضعاف ثمنه. وهو أمر لم يجزه فقهاء المالكية - ولو كان المعني كثير الدراهم - إلاّ بالثّمن المعروف[3].

ويتّضح أنّ الضرورة كانت السبب الدافع لدى الفقهاء إلى تجويز بيع المسافر الماء لزميله، وذلك مقابل منعهم بيع مياه المواشي وآبار السبيل.

وقد ورد في *البيان* عن مالك:" **ولا تباع مياه المواشي، وإنّما يشرب بها، ويشرب بها أبناء السبيل، ولا يمنع من أحد... مياه المواشي هي الآبار أوالمواجل أو الجباب التي يحفرها الرّجل ويصنعها في البراري أو في المهامه لماشيته فيكون أحقّ بما يحتاج إليه لماشيته، ويخلّي بين الناس وبين الفضل لقول النبي صلى الله عليه وسلم:" ولا يمنع فضل الماء ليمنع به الكلأ...**"[4].

ومن خلال فتوى للإمام البرزلي، تعرّفنا على أنّ هذا الحكم لم يكن محل تطبيق، ولاسيّما في القرن 8هـ / 14م. فقد ذكر أنّه شاهد في طريق حجّه بعض المصريين يمنعون الناس (المسافرين) أن يستقوا من تلك الآبار، حتى يدفعوا إليهم شيئا، وهو أمر " **لا يحـل** "[5].

وذكر الشيخ ابن عرفة - في عام حجّه - أنّ أحد مقدّمـي الركب أخبره أنّ بعض المسافرين وأهل الماء كانوا يتسابقون إلى الماء، فيملأ قربه، ويسقي حيوانه، ثم يمنع زميله من فضله، ويقول إنّه " **ملكه بالسّبق**"، ويحلّ قتال من أراد دفعه عن ذلك الماء[6].

و كان ابن رشد قد فصّل القول في مثل هـذه النازلة، بقوله: "**... فإن اجتمعوا [المسافرون] والمارّة، والماء يقوم بهم كلّهم بدئ أنفس أهل الماء، ثم**

---

[1] - **_النوادر_، ج1، ص 112.**

[2] - **_نفسه_، ج1، ص 112.**

[3] - **_نفسه_، ج1، ص 112.**

[4] - **ابن رشد، _البيان_، ج10، ص 259 - 260. وتذكر المصادر أنّ عبد الرحمان بن حبيب حفر آبارا احتسابا علـى طـول الطـريق بين سجلماسة وأوداغست في منتصف القـرن 2هـ / 8م (البكري، _مسالك_، ج2 ص 146؛ Vanacker, "Géographie", p. 667؛ النحوي، شنقيط، ص 30 - 31). و بالنسبة إلى آبار الصحراء، فقد أكّد مالك طهارة مائها و لو كان نتنا، لجهلنا بسبب نتنه الذي قد يكون أنتن " من ركوده و سكونه في موضعه، إذ لا يعلم لنجاستها سببا يشككه فيه" (ابن رشد، _البيان_، ج1، ص 124). أو يكون قد أنتن لسبب طيّه" بالخشب و العشب لعدم [وجود] ما يطوى به غيرها، فتغيّر لون الماء وطعمه أورائحته..." (البرزلي، _جامع_، ج1، ص 134).**

[5] - **البرزلي، _جامع_، ج3، ص 144.**

[6] - **البرزلي، _نفسه_، ج3، ص 144. وبالنسبة إلى تسابق المسافرين إلى مياه آبـار السّبيل، انظر (_المعيار_، ج7، ص 33).**

أنفس المارّة، ثم دواب أهل الماء ثم دواب المارّة... وإن لم يقم بهم كلّهم، وتبدئة أحدهم تجهد الآخرين، بدئ من كان الجهد عليه أكثر..."[1].

و قد ذكر ابن بطوطة في رحلته إلـــى بلاد السودان أنّهم كانوا " **يسرون الليل كلّه، وينزلون عند الصّباح**"، وأنّ مسوفة من أهل الصّحراء كانت تبيع إليهم الماء عند نزولهم في الصّباح[2].

و لعلّ السّبب في ذلك يرجع إلى كون السير في الصّحراء ليلا يقلّل من التّعب والإرهاق والحاجة إلى الماء، يتساوى في ذلك الحيوان والإنسان.

وقد شجّع الرسول صلى الله عليه وسلم على السّفر بالليل بقوله:"... **وعليكم بسير اللّيل، فإنّ الأرض تطـوى باللّيل ما لا تطوى بالنّهار**"[3].

وورد في *جامع* البرزلي أنّ المسافر بإمكانه قطع مسافة بعيدة في الليل [4].

ولعلّ أهمية الإسراء في السّفر ولاسيّما في الصّحراء ـ والذي من شأنه أن يقلّل الحاجة إلى الماء ـ كان السبب المباشر لدى الفقهاء في اعتبار الجمل الذي لا يبصر ليلا حيوانا معيبا، يجوز بموجبه فسخ الكراء أو عقد البيع[5].

من جهة أخرى، أشار الفقهاء إلى أنّ من عيوب الدابة القادحة عثارها[6]، وقد يفهم من ذلك إشارة ضمنية إلى كونها تحمل أعزّ حاجة بالنّسبة إلى المسافر، ولاسيّما في الصّحراء، ألا وهو قرب الماء، فعثار الدّابة، أو اصطدام بعضها ببعض، أو انقطاع حبلها يعني انشقاق أو إرهاق ما في هذه القرب من ماء، وبالتالي إيقاع المسافر في ورطة هي فقدان الماء، الذي قد يـدفع حياته ثمنا لذلك[7].

ولعلّ مثل هـذا اليأس كان يدفع المسافر أحيانا ـ ولاسيّما في الصّحراء ـ إلى ذبح دابته، ليشرب ماء كرشها[8]، أو يشرب لبنها ليسدّ بها رمقه لحين من الزّمن.

ويبدو من خلال فتاوى الفقهاء أنّ اللصوص والسّباع كانوا قد اتّخذوا موارد مياه المسافرين قواعد لهم، ومراصد لاصطياد فرائسهم.

---

[1] - ابن رشد، *البيان*، ج10، ص259 - 260.

[2] ابن بطوطة، *رحلة*، ص 679.

[3] - *الموطأ*، ص 835 (*المعجم*، ج6، 157). على أنّ الاهتداء بالنّجوم يبقى أحسن دليل للمسافرين بالليل. قـال تعالى:" وبالنّجم هم يهتدون" (سورة النحل، الآيــة 16).

[4] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص 226.

[5] - *الموطأ*، ص653؛ *المدونة*، ج11، ص 475؛ *النوادر*، ج7، ص 95. ولعلّ اتّقاء مشاكل الماء في الصّحراء، هو الذي جعل القوافل الصّحـراوية لا تنطلق إلا في فصل الشتاء (حسن الوزان، *وصـف*، ص 76).

[6] - *المدونة*، ج11، ص 496؛ *النوادر*، ج7، ص106.

[7] - أشار التجاني إلى هلاك ركب صغير لفقدان ماء على الحدود التونسية الليبية(التجاني، *رحلة*، ص 319).

[8] - أشار ابن بطوطة إلى أنّ مسوفة كانت تصطاد البقر الوحشية " لكن لحمها يولّد أكله العطش، فيتحاماه كثير من النّاس لذلك، ومن العجــائب أنّ هــذه البقـــر إذا قتلت وجـد فـي كـروشها المـاء، و لقـد رأيـت أهـل مسوفــة يعصـــرون الكـرش منها ويشـــربون المــاء الــذي فيه..."(ابن بطـوطة، *رحـــلة*، ص 676).

فاللـــص يدرك قيمة الماء لدى المسافر، لذلك كان يترقبه في المناهل. وكذلك السّباع ولاسيّما إذا جاعت، فإنّها تدرك بغريزتها أنّ مورد الماء ضرورية لفرائسه التي قد تكون إنسيا أو حيوانا.

ولهذا، فإنّ الفقهاء أسقطوا فريضة الوضوء عن المسافر الذي يخاف على نفسه أو على دابته من اللصوص والسّباع، وأباحوا له التيمّم[1].

جاء في *الرّسالة* : **"... وكذلك مسافر يقرب منه الماء ويمنعه منه خوف لصوص أو سباع..."**[2].

وفي هذه الحالة، يضطرّ المسافر إلى ادّخار الماء للاكتفاء منه، خلال مدة زمنية لم يكن قد أعدّ لها، مثل أن يتزوّد بالماء لمدة خمسة أيّام فقط، على أمل أن يعيد التزوّد منه في المورد القادم، فيأتيه الخبر أنّ المورد غير آمن، و بالطبع فإنّه سيحاول أن يقلل من استهلاك الماء، للاحتفاظ به إلى مدة تكون أطول من المدة المترقبة.

هـذا، وتجدر الإشارة إلى السّراب وهو مجرى موهوم من الماء، يلوح طول اليوم في الأفق في الصّحراء، لكنّ رائيه لا يقرب منه، ويظلّ يغريه ببرودة مائه وعذوبته، حتّى إذا جنحت الشّمس للغروب، انمحى السّـراب الذي خدع أبصار المسافـرين طويلا[3]. وقد يغرّ السّـراب المسافـر ـ أحيانا ـ ويضله طريقه، ويورده موارد الهلاك، لاسيّما إذا لم يكن قد تعوّد قطع الصّحراء[4].

ولئن اجتمع السّراب مع العواصف الرّملية في تضليل المسافر الطريق، وبالتّالي إيقاعه في محنة العطش، فإنّ الأخيرة تتميّز بكونها فتّاكة به ـ كما بيّنا ـ، وبروزها كمصدر لعدّة مخاطر، أهمّها الضياع في الطريق، والجوع، والظمأ، ولسعات الحيّات، والموت، وموت الدابة، وهلاك السّلع والبضائع ونحوها، إلا أنّ الأراضـي السوّاخـة تبقـى أخطـــر من كلّ هـذا، لكـونها تبتلـع فـــريستها مـــا بيـن غمضة عيـن وانفتاحها.

هذا، وبما أنّ القبـائل المحليّة كـانت تقـوم بحـراسة القـوافل، والسّهـر علـى أمنـها، فإنّ تعـرّض القـــافلة لمثل هـذه الكـوارث الطبيعية تجعلها تيـــأس من أن تـنـــال أجـــر أتعـــابها من القـــافلة، ممّا يجعلها تسلبها، كـــما وقـــع بالحسـن الوزان[5]. والسّـــلب نـــوع من أنـــواع الحـــرابة.

---

[1] ـ و في هذه الحالة قد يضطرّ المسافر إلى الصّلاة علـى دابته (*النوادر*، ج1، ص 250، 251، 295).

[2] ـ ابن أبي زيد، *الرسالة*، ص 23. وورد مثله في *النوادر* (*النوادر*، ج1، ص 111، 115).

[3] ـ ورد ذكر السراب في القرآن بهذا المعنى (سورة النور، الآية، 39).

[4] ـ حسنين (أحمد محمد)، *صحـراء*، ص 128. علـى أنّنا لم نعثر على شاهد للسّراب في المصـادر المـالكية.

[5] ـ الـوزان (حسـن)، *وصـف*، ص 77.

2 ـ العـــــوامـــــل الطـــــارئة

نقصد بالعوامل الطارئة، المشاكل والمصائب والمخاطـر التي قد يتعرّض لها المسافر في طريقه بسبب فعل بشري، مثل **الحـرابة** بأنواعها من سلب ونهب وغصب وسرقة وغيلة ونحوها[1].

أو تلك النّوازل التي قد تنـزل به أو بدابته. مثل موت المسافـر أو موت دابته أو هروبها أو عجـزها عن حمل البضاعة ونحوها كثيرة.[2]

وقد طرحت بكثرة في كتب الفقه المالكية مسألة "***أمن الطريق وخفارته***" منذ الفترة التأسيسية [3]. وكـان الإمام مـالك أوّل من اهتمّ بهذه المسألة، فأصدر فتوى رغّب فيها المسلمين على السّهر على أمن الطرق، ومجاهدة قطّاعها. وقد قال مالك " **في أعراب قطعوا الطريق جهادهم أحبّ إليّ من جهاد الروم**"[4] . وفي رواية أخرى قال مالك : " **إنّ قتال مخيف السبيل أعظم أجرا من قتال الروم**".[5]

وقال ابن القاسم وأشهب: " **جهادهم** [أي قطّاع الطرق] **جهاد**". وفي رواية أخرى:" **إنّه أفضل الجهاد وأعظمه أجرا**".[6]

وذهب سحنون في ***المدونة*** إلى أنّ " ***قتال المحاربين جهاد***". وأنّ"***الجماعة تقتل بالواحد في الحرابة***"[7]. بمعنى أنّ المسؤولية الجماعية تتحمّلها كلّ الجماعة التي ينتمي إليها المحارب.

كما أوجب ابن أبي زيد تلبية استغاثة من يعتدي عليه اللّصوص، وإن لم يفعل مع القدرة، اعتبر شريكا للمحاربين [8].

ويتضح من هذه النّصوص حرص الفقهاء على أمن الطريق والمسالك، مع تفشّي ظاهرة الحرابة بالغرب الإسلامي الوسيط، ولاسيّما بالقيروان، التّي كانت

---

[1] ـ أفـرد ابن أبي زيد فصلا في الحـرابة بعنوان " كتاب المحاربين" (*النوادر*، ج14، ص 462 - 486).

[2] ـ مثلت مشاكل نفق الدابة أو هروبها أو عجزها ونحوها مصادر خلاف بين الكري والمكتري، سنذكرها في المبحث الثاني من هذا الفصل في "مشاكل كراء الدّواب المستعملة".

[3] ـ *المدونة*، ج3، ص 437. ج11، ص 497؛ *النوادر*، ج1، ص 250- 251. ج 7، ص 216؛ ابن أبي زيد، *الفتاوى*، ص 163؛ البرزلي، *جامع*، ج1، ص 586، ج4، ص 92؛ *المعيار*، ج2، ص 116؛ ج6، ص 145، 146، 182.

[4] ـ *النوادر*، ج14، ص 472؛ البرزلي، *جامع*، ج6، ص 179.

[5] ـ *المعيار*، ج6، ص 160. على أنّ هناك أيضا أحاديثا، تشجّع على قتال المحاربين مثل قوله عليه السلام: " من قتل دون ماله فأفضل شهيد قتل في الإسلام". " ومن قاتل دون ماله حتى قتل فهو شهيد" (البرزلي، *جامع*، ج6، ص 179).

[6] ـ *المعيار*، ج6، ص152- 156.

[7] ـ البرزلي، *جامع*، ج6، ص 180- 181. و يرى سحنون أ نّهم في هذه الحالة إذا تابوا قبل أن يظفر بهم " دفعوا إلى أولياء المقتول، فقتلوا من شاؤوا، وعفوا عمّن شاؤوا، و أخذوا الدية ممّن شاؤوا" (البرزلي، *جامع*، ج6، ص 181).

[8] ـ البرزلي، *جامع*، ج6، ص 178؛ *المعيار*، ج2، ص 434.

تمثّل في فترة الوسيط الأعلى محـط رحـال القوافل التجارية، المتجهة للمشرق والمغرب أو القادمة منهما[1].

وستستفحل مشكلة الحرابة بعد الزّحف الهلالي على الغرب الإسلامي[2]، في منتصف القرن 5هـ / 11م ، لتحتلّ بذلك حيّزا كبيرا في فتاوى الفقهاء.

فلئن اتفقت آراء الفقهاء في تحديد الحرابة، فقد كانت لهم وجهات نظر مختلفة حول التّعامل مع المحارب، كما اختلفت آراؤهم أيضا حول إيواء أهل الزّوايا لهم، هؤلاء الذين تضافرت جهودهم مع جهود الفقهاء لدفع كثير من الأعراب المحاربين إلى التوبة.

---

[1] ـ تذكر المصادر أنّ مؤسس الدولة الأغلبية إبراهيم بن الأغلب (184- 196 هـ/ 800 - 811 م) أولى الحياة الاقتصادية عـناية خاصّة، فقضى على السّرّاق وقطّاع الطرق الذين كانوا يتعرّضون للتجارة، ويمثّلون مصدر فوضى في الأرياف (ابن الأثير، *الكامل في التاريخ*، دار صادر، بيروت، 1965، ج6، ص 51 ؛ حسن حسني عبد الوهاب، *ورقـات*، ج1، ص 223).

[2] ـ البرزلي، *جامع*، ج4، ص 493.

أ ـ الحرابة في نظر الفقهاء

وردت في الفقه المالكي تعريفات متعدّدة للحرابة، غير أنّ تعريف ابن عرفة (ت 803هـ-1401م) لها يبدو أشمل تعريف في هذا المضمار. فقد عرّفها بكونها: " **الخروج لإخافة السبيل بأخذ مال محترم بمكابرة قتال أو خوفه أو إذهاب عقل، أو قتل خفية أو بمجرّد قطع الطريق، لا لإمرة ولا نائرة ولا عداوة**"[1].

فقد شمل هذا التعريف الحرابة بأنواعها من نهب وسلب وغصب وسرقة واغتيال ونحوها. فيدخل في قوله: " **أخذ مال محترم بمكابرة قتال** "، الاعتداء على الغير بقهر أو غلبة في سرّ أو في جهر، مثل السّلب والغصب[2].

وعلى هذا المعنى أتى تعريف الحرابة عند ابن جزي الكلبي. فقد أشار إلى أنّ المحارب هو من " **شهر السّلاح و قطع الطريق وقصد سلب الناس، سواء كان في مصر أو قفر** "[3].

ويدخل تحت قوله: "**أو خوفه**"، أي خوف قتال السّارق، وهو - حسب سحنون- من يأخذ المتاع خفية، ولا يحمل نية القتال، فإن علم به هرب لينجو[4]. أمّا إن كابر صاحب المتاع بسيف أو عصا حتى هرب بالمتاع فهو محارب[5].

ويدخل تحت قوله: " **أو إذهاب عقل** "، الختاقون الذين كانوا يسقون النّاس السّيكران، حتى إذا أغمي عليهم أخذوا أموالهم، وقد اعتبرهم الفقهاء بعملهم هذا محاربين[6].

ويدخل تحت قوله: " **أو قتل خفية** " قتل الغيلة. فقد ورد في ***جامع*** البرزلي عن ابن القاسم: " **قتل الغيلة حرابة، وهو قتل الرّجل خفية لأخذ مال ...**"[7].

وقد يعتمد المغتال طريقة الخدعة ولا سيّما إذا كانت الضحيّة صغيرة السن[8]. وهو ما وقع بمدينة القيروان لما تعرّضت طفلة صغيرة عليها حلي إلى السّلب والقتل والرّمي في بئر من طرف امرأة، ومن الملاحظ أنّ بطلة هذه الحادثة

1 - البرزلي، *جامع*، ج6،ص 174.

2 - البرزلي، *نفسه*، ج5، ص 111- 112، ج6، ص 175.

3 - الكلبي، *القوانين*، ص 237.

4 - ألقيت مسألة على القابسي في هذا الصدد، ملخصه، أن ثلاثة رجال سراق اعترضوا سبيل ثلاثة رجال مسافرين، فهرب من المسافرين رجلان، و بقي الثالث الذي انتهى السراق بطعنه و سلبه، فمات بعد ثمانية أيام (*المعيار*، ج2، ص 529).

5 - البرزلي، *جامع*، ج6، ص 180، 182؛ *المعيار*، ج1، ص 405. وقد قدّم البرزلي مثالا على ذلك بقوله: " وكذلك سرقة البادية يجعلون واحدا يخرج الحيوان من المراح، والباقون واقفون بالسّلاح يمنعونه ممّن يقوم عليه..." (البرزلي، *جامع*، ج6، ص 180).

6 - البرزلي، *جامع*، ج6، ص 174.

7 - البرزلي، *نفسه*، ج6، ص 175. وهو التعريف نفسه الذي ذهب إليه ابن عرفة (البرزلي، *جامع*، ج6، ص 181).

8 - *النوادر*، ج14، ص 475.

التي جـدّت في بداية القرن 9هـ/15م، والبرزلي شاهد عيان عليها، كانت معتبرة من "*وجوه البلد*". وقـام قاضـي المدينة أبـو عبدالله الفاسـي، بسجنها، لكنّها تمكّنت من الفـرارإلـى قـــرية بنــي جرير المجاورة، حيث تزوجت. ثمّ عـادت من جديد إلـى القيروان ولم يقـع التعـرّض إليها رغم اعترافها بما اقترفت[1].

وقد ألحق الإمـــام البرزلــــي عمل الشقـارين بالغيلة "***لأنه أخذ مال في خفية بسلاح***" فهي حــرابة، وترجع أصل هذه التسمية إلى مـا رواه البـــرزلي من أنّ الواحـد منهم " **يأخذ شفــرة قاطعة جــدّا ويداخل النّاس، وينظر إلى ذراع الرجــل ووسطه، فمتى ظهــر له المال فيبّط [أي يشقّ] ذلك الموضع خفية بتلك الشفــرة القاطــعة، حتّى يقطــع ذلك المال، ويأخـــذه من ذلك الموضع، وربّما جـــرح المأخـــوذ منه، أو قطــع عضوا منه بشدّة الضّـــربة ولا شعـور له**"[2].

أمـا حــكم المحــارب فقـد قــال مــالك فـــي شأنه: " **وحـدّ الحرابة أربعة: القتل أو الصّلب أو القطع من خــلاف أو النّفي** "[3]. **طبقـا لقوله تعالـى: "إنّما جَزَاءُ الذّينَ يُحَاربُونَ اللهَ وَرَسولَه ويَسْعَوْنَ في الأرْضِ فَسادًا أنْ يُقتّلوا أو يُصلّبوا أو تُقطّعَ أيْدِيهِمْ وأرْجُلُهُمْ مِنْ خِلافٍ أو يُنْفَوْا مِنَ الأرْضِ...** "[4] الآية.

ومن خــلال فتـــوى للإمام سحنـــون تبيّن لـنا أنّه خـلافا للمشـرك لا يجوز أن يؤمّن المحـارب، ولا يقع العفـو عـن الهارب إذا ظفــر به[5]. علــى أنّ إقــامة الحـد تسقط بتوبة المحـــارب قبل القبــض عليه، لا بعـده[6].

وقد لخّص البرزلي أحكام الحرابة في كتابه، ورأينا إثبات هذا النّص نظرا إلى أهميّته في الإبانة عن موقف العلماء من الأعراب المحاربين:"... **إذا خرج محاربا ولم يخف السّبيل ولا أخذ مالا ولا قتل، وأخذه بحضرة ما خرج، فإنّ الإمام يجلده باجتهاده، وينفيه ويحبسه حيث ينفى حتى تعرف توبته. فإن أخاف السّبيل ولم يأخذ المال ولا قتل ولم يطل زمانه، فإنّ الإمام مخيّر في قتله أو قطع يده ورجله. وإن أخاف السبيل وطال زمانه ونصب نصبا شديدا قتله الإمام من غير تخيير، وإن لم يأخذ المال ولم يقتل، فإن قتل فلا بدّ من قتله، وإن رأى أن يصلبه حيّا فعل، ولا يخيّر أولياء القتيل في العفو عنه... ولو قعد جماعة لصوص لقوم، فعلم بهم الإمام فأخذهم قبل أن يعلم بهم من قعدوا إليه، لم يحكم عليهم بحكم الحرابة... ولو علم بهم المسافرون فامتنعوا من تلك الطريق جرى عليهم حكم المحاربين. قلت:** ظاهر *المدوّنة* أنّ هؤلاء في مسمّى الحرابة، لكن يؤخذ فيهم

[1] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص 182؛ محمد (حسن)، *المدينة*، ج2، ص 660.

[2] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص 181-182.

[3] - البرزلي، *نفسه*، ج6، ص 178.

[4] - سورة المائدة، الآية 33.

[5] - *النوادر*، ج14، ص472؛ البرزلي، *جامع*، ج6، ص 183؛ *المعيار*، ج2، ص 434 - 435.

[6] - أورد البرزلي في *جامعه* ما يلي: " اختلف في ما تسقط عنه التوبة على أربعة أقوال:الأوّل: لا تسقط عنه إلا حدّ الحرابة، ويؤخذ بما سوى ذلك من حقوق الله والنّاس. الثاني: تسقط عنه حد الحرابة وسائر الحدود، ويتبع بحقوق النّاس من مال وقتل وهو حق الوليّ القتيل. الثالث: تسقط عنه الحرابة وحقوق الله وحقوق النّاس إلاّ أن يوجد شيء في يده قائم فيؤخذ، أو قتل، والحقّ لوليّه، وهي رواية الوليد عن مالك. الرابع: إسقاط جميع الحقوق من مـال ودم إلاّ أن يوجـد شيء من ذلك قـائم بعينه" (البــرزلي، *جامع*، ج6 ص 183).

بأيسر الحكم ... فليس كلّ المحاربين سواء، منهم من يخرج بعصا أو خشبة وشبه ذلك، فيؤخذ على تلك الحال بحضرة الخروج، ولم يخف السبيل، ولم يأخذ المال، فهذا لو أخذ فيه بأيسر الحكم لم أر به بأسا، وذلك بالضرب والنّفي، ويسجن في الموضع الذي نفي إليه... قلت أو يكون من قوم يعرفون بالحرابة فيكون ذلك دليلا عليها. وقد وقعت في رجل من أعراب إفريقية راكب على فرس أخذ يسيرا من الغزل في سبخة مقرين، فأخذه صاحبها في باب خالد [بتونس]، وبلغ به الخليفة، فضرب عنقه لعلمه أنّه من أعراب إفريقية وكلّهم محاربون "[1].

إنّ مثل هذه الأحكام القاسية بمجاليه النظري والتطبيقي، تعبّر عن واقع اجتماعي مهتزّ، كثرت فيه عمليات السّطو والقطع للمسالك والطّرقات، وخاصّة في المجال البدوي[2]، إذ كثيرا ما اعتبر الفقهاء القبائل البدوية في عداد " **البلاد التي لا تنالها الأحكام الشرعية** "، وعوملت معاملة المحاربين العصاة، أو المنتمين إلى " **دار الحرب** "[3]. وهو أمر يدعونا إلى النّظر في علاقة الفقهاء بالأعراب المحاربين.

---

[1] - البرزلي، *جامع*، ج6، ص 176-177.

[2] - حسن (محمد)، *المدينة*، ج2، ص 647.

[3] - *المعيار*، ج6، ص 156. يقول الإمام البرزلي: " والذي استقريته من أحوال قرى القيروان حين كنت مقيما بها أنّها لاتنالها الأحكام الشرعية... " (*جامع*، ج2، ص 425).

ب – مواقف الفقهاء من الأعـــراب المحـــاربين

تطوّرت مواقف علماء المالكية من مقاطعة الأعراب أو التعامل معهم بين التّصلّب والليونة. إلاّ أنّه يبدو أنّ مواقف التّصلّب كانت - في الجملة – الغالبة.

فمنذ بداية الزّحف الهلالي على الغرب الإسلامي ولاسيّما إفريقية، دعا كل من أبـي القاسم السّيوري (ت 460هـ / 1067م)، وأبـــي الحسن اللّخمي (ت486 هـ/1093م)، إلى عـدم معاملة الأعـراب ومخالطتهم، لأنّ جلّ مالهم مغصوب. وقد دفع الأمر بالسّيوري إلى حدّ الامتناع عن أكل لحم الحيوان ولباس جلده[1]، منذ حدثت الفتنة، فكان لايتعامل مع الدبّاغين الذين يشترون جلودا قد تكون لحيوانات مغتصبة[2]، ولا يلبس نعلا ولا خفافا إلاّ من جلد وحشي، أو شيئ يعرف أصله، كما كان يمتنع من الكتابة على الرّق إلاّ إذا كان قديما يرجع إلى قبل "**حـدوث الفتنة** "[3]، سنة 449هـ/ 1057م، أو معروفا أصله[4].

ولم يكن اللّخمي أقلّ تحرّيا لمّا منع شراء اللّحم من الجزّار الذّي يتعامل مع الأعراب المحاربين، ولو كان فقيرا[5].

ومن الطبيعي جدّا أن يقاطع فقهاء القرن 5هـ/11م الأعراب ومن يتعامل معهم. فقد كان ذلك محاولة منهم لمقاومة الكارثة الطارئة على بلادهم، وتعبيرا عن رفـض الأمر الواقع المرير الذي حل بالغرب الإسلامي، ولاسيّما إفريقية. وهي كارثة كان من الصّعب على الفقهاء الذّين عاصروها أن يستأنسوها، وكان ينبغي أن ننتظر القرن 6هـ- 12م، لظهور بوادر اللّين والانفراج في فتاواهم المتعلّقة بالأعراب المحاربين.

فبعد نحو نصف قرن من الزّحف الهلالي، طرحت على الإمام المازري (ت 536هـ/1141م) مسألة شراء اللحم من القصّابين" **مع غلبة الحرام والمغصوب على أهل المواشي**"، فأجاب بأنّ مبايعة الأعراب أمر لا يجوز، لأنّ ما بأيديهم مغصوب، لكن مبايعة من بايع الأعراب، أمر أقلّ ضررا من التّعامل معهم مباشرة، و" **أخفـــض مـــرتبة**"[6].

وهذا يعني أنّ الإمام المازري يأخذ بقول مالك: " **إنّ غلات المغصــوب للغاصب** "، فيجوز بذلك عنده شراء نسول الدواب المغصوبة، وأكل لحومها، على عكس الإمام السّيوري الذي يـرى " **أنّ المغصوب وغلاته لربّه لا للغاصب** "[7]. وقد

---

[1] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 170.

[2] - أشار الإمام البرزلي إلى أنّ الإمام السّيوري اشترى دارا بناحية باب عبدالله، شرق مدينة القيروان، وأنشأها لدبغ جلود الأقرية (*جامع*، ج5، ص 122).

[3] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 122- 123، 114- 115.

[4] - حسن (محمد)، *المدينة*، ج2، ص 641.

[5] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 173. تجدر الإشارة هنا إلى أنّ كلا من السيوري واللخمي أشارا إلى تعذّر الطرق البرّية ومخاوفها في عصرهما، ممّا دفعهما إلى القول "بتأجيل " أداء فريضة الحجّ، وأنّها ليست على "الفور" لتعذّر الطريق (البرزلي، *جامع*، ج1، ص 588- 593).

[6] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 122، ج3، ص171.

[7] - البرزلي، *نفسه*، ج5، ص 123؛ *المعيار*، ج10، ص 423.

احتجّ الإمام المازري على الإمام السّيوري من الجمع بين موقفه هذا من اللحوم والنّعال والرّقوق والجلود المدبوغة، وغلات الدّواب المغصوبة، وبين كونه يملك دارا للدّباغة، ويكريها ممّن يدبغ فيها الجلود. فقد يكون الجلادون " **قد قلّدوا من أباح أصل المعاملة** "[1].

وهكذا بدأت حلول العلماء في القرن 6هـ/ 12م، تتجه نحو اللين والقبول بالأمر الواقع ببلاد المغرب، على يد الإمام المازري.

و سيتّضح ذلك كثيرا مع ابن رشد (ت 520هـ/ 1126م) الذّي ذهب إلى جوازالتعامل مع الأعراب المحاربين، والبيع والشراء منهم، ولو كانت الدّابة مغصوبة، ما دام لم يعرف ربّها، فهي كاللقطة " **فشأنك بما يستحبّ التصدّق بها**"[2].

لكن، يبدو أنّ مثل هذا الموقف لم يدم طويلا، إذ سرعان ما برز تصلّب الفقهاء في دعوتهم لمقاطعة الأعراب المحاربين من جديد، وذلك في بداية العهد الموحدّي[3](524- 667هـ/1130- 1269م)، وكذلك طيلة القرن 8 ونهاية 9هـ/ 14 و15م، ولاسيّما مع الفقيه التونسي أبي عبدالله ابن عرفة الورغمي (ت 803 هـ/ 1401م).

ولئن دعا قاضي الجماعة بتونس ابن القداح الهواري التونسي(ت 734هـ/ 1333م) إلى عدم شراء " **عشور الأعراب** "، وهي الجباية التي تؤخذ منهم، ناهيا والد ابن عرفة عن فعل ذلك، فإنّه لم يتردّد في اقتنائه لنفسه، ولما استفسرعن هذا التضارب في سلوكه، علل ذلك بحجة تبدو غير مقنعة، قائلا: " **إنّ الفقيه يعرف كيف يتصرّف في الشّراء والبيع**"[4]. فهل معنى ذلك أنّ هذه المقاطعة كانت مجرّد كلام نظري، وأنّ كلّ الشّرائح الاجتماعية بما فيها السّلطان والعلماء أجبروا على التعامل مع البـدو؟

وعلـى أيّة حـال، فقد اختلفت آراء الفقهاء حول التعامل مع الأعراب المحاربين من قرن إلى آخر. فإذا كان فقهاء القرن 5هـ/11م، يدعون إلى مقاطعة كليّة، فإنّ أهل القرن 8هـ / 14م دققوا مواقفهم من الأعراب المحاربين[5].

وتقدّم التساؤلات المطروحة آنذاك حول مدى شرعية شراء الدّواب من أعراب ذلك الزّمان الذّين عرفوا بالإغارة وقطع الطرق على المسافرين أحسن مثال على ذلك: " **هل يجوز شراء الدّواب من أعراب زماننا الذّين لايمتنعون من الإغارة...لأنّ غالب ما بأيديهم مغصوب أونسل مغصوب**"[6]. " **وهل شراء الإبل منهم أخفّ من غيره لكون الغالب فيها أنّها أملاكهم، غير أنّهم يغصب بعضهم**

[1] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 122.

[2] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 170، ج5، ص 118؛ *المعيار*، ج5، ص 70.

[3] - تجدر الإشارة هنا إلى أنّ زعيم الأعراب المحاربين بمنطقة القيروان محرز بن زياد الرياحي، لقي حتفه على يد الموحّدين سنة 546هـ/1151م. كما أنّ أعراب منطقة سطيف بالمغرب الأوسط هزموا أمام الموحّدين سنة 548هـ/ 1153م (برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 33).

[4] - *المعيار*، ج9، ص 550؛ أبو الأجفان (محمد)، *المسائل الفقهية لأبي علي عمر بن علي بن قداح الهواري التونسي*، مركز الدراسات الإسلامية بالقيروان، 1992، ط1، ص 191- 192.

[5] - محمد (حسن)، *المدينة* ، ج2، ص 642.

[6] - *المعيار*، ج6، ص 142، ج9، ص 542، ج10، ص 449.

بعضا فيها؟ وهل ما غصبه بعضهم لبعض مثل ما غصبوا للرعايا؟ "[1]. " وإذا تاب أحد من هؤلاء وبيده أملاك لايعلم مالكها ولاورثته، لمن يكون هذا: للفقراء أولبيت المال، وهل يجوز التّمسّك بشيء منها إن كان فقيرا؟..."[2].

على أنّ أجوبة الفقهاء لم تكن أقلّ تفهّما للظّرفية الاقتصادية لبلاد المغرب، التّي تحتّم ضرورة التعامل مع الأعراب المحاربين في ذلك الوقت، ولهذا حصروا المقاطعة في صنف محدّد من البضائع المغصوبة، وهي التّي عرف مالكها. وعلى هذا المعنى أتت إجازة بعض الفقهاء - منهم الإمام البرزلي- التعامل مع الأعراب، معتبرين أنّ حكمهم هو حكم من أحاط الدّين بماله ولم يفلس[3]. فرغم اعتبار الإمام البرزلي (ت 844هـ/1440م) أعراب إفريقية الأعداء الذّين يجب مقاومتهم، لكونهم قطاعا للطرق[4]، فإنّ موقفه من التّعامل معهم، اتّسم حيالهم بالوسطية والاعتدال، ولا أدلّ على ذلك تجويزه شراء نسول الدواب المغصوبة[5]، ومعارضته لمواقف شيخه ابن عرفة تجاه الأعراب في مرّات عديدة، منها: جواز التعامل مع أهالي بوادي إفريقية الذين عرفوا بالنّهب[6]، و رفضه التّفرقة بين صنفين من الأعراب، الموالين للمخزن، والخارجين عن طاعته.

فقد سئل ابن عرفة عن دخول الأعراب غابة مدينة تونس وإفساد كرومها، وسلب أهلها، فأجاب بأنّهم غصّاب ومحاربون إذا كانوا من " **أهل الخلاف على الإمام الأعظم** "، أمّا إذا كانت " **للسّلطان بهم حاجــة** "، وتعدّوا على المزروعات، وسلبوا النّاس، فإنّه يقع التعامل معهم بلين لدفعهم، ولا يمكن اعتبارهم " **محاربين** ". فعارضه البرزلي، واعتبرهم سواسية، وكلّهم سلاّبة، تجب محاربتهم[7]. وهنا نلاحظ و كأنّ الفقه جاء ليدعّم موقف السلطة المخزنية، فأصدرت الفتاوى في هذا الغرض، واعتبر الفقهاء أنّ كلّ عمل مناوئ للمخزن احتاج إلى التّوبة، حتّى وإن كان عملا مبرّرا.

فتصدّي أعــراب إفريقية لحملة أبــي الحسن المرينــي سنة 749هـ/ 1348م كـان عملا مشروعا لــدى هؤلاء الذين سلبوا أمــلاك الدولة، غير أنّ الفقهاء اعتبروه حرابة، مقرّين بأنّ المساهمين في هذا العمل لا تصحّ توبتهم ما لم يردّوا ما غنموه من الجيش المريني، وهو ما اعتبره البرزلي أمرا ممكنا، فيما رأى ابن عرفة أنّه مستعص، إذ يستحيل عليهم إرجاع كل ما غنموه. وبالتّالي فإنّ باب التّوبة يكاد يكون مسدودا على هؤلاء الأعراب.[8]

---

[1] - *المعيار*، ج6، ص 142.

[2] -*نفسه*، ج10، ص449.

[3] - وقد استثنــى الفقهاء من هذا التّعامل، بيع الأسلحة لهم " لما عرف عنهم من قطع للطريق، واعتــداء على السكّان، ونـهب للأموال" (البرزلي، *جامع*، ج1، ص 28 ؛ *المعيار*، ج6، ص249).

[4] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص 28.

[5] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 170.

[6] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 172.

[7] - البرزلي، *نفسه*، ج6، ص 179.

[8] - البرزلي، *نفسه*، ج6، ص 181؛ محمد (حسن)، *المدينة*، ج2، ص 664.

علىأنّ ابن عرفة ذهب إلى أبعد من هذا، فقال: " **إنّ جيش إفريقية في هذا الوقت مع الأعراب كالجيش في دار الحرب، لقلة الأمن معهم** "[1]، ممّا يخوّل للسّلطان متى ظفر بهم إباحة أموالهم وغنم دوابهم. فقد أورد الونشريسي النّازلة التالية في هذا الغرض: " **سئل ابن عرفة عن السّلطان إذا ظفر بفرقة من بوادي إفريقية، وجلّهم مستغرق الذّمة، فأجاب: " بإباحة أموالهم عملا بالأغلب، حتى يتحقق أهل الحلال منهم، لأنّهم عصاة بمكاثرة المحاربين وتكثير سوادهم**"[2].

هذا، و لم تقتصر فتاوي ابن عرفة على استباحة أموالهم، إنّما ذهبت إلى أكثر من ذلك، وهو استئصال شأفتهم، وتكفيرهم وإعلان الجهاد ضدّهم[3]. وإلى هذا الرأي ذهب فقيه المغرب الأوسط أبو العباس أحمد المريض سنة 796هـ/ 1393م أحسن مثال على ذلك.

جاء في *المعيار*: " **وسئل الإمام محمد بن عرفة عن قضية قتال الدّيلم وسعيد رياح، وسويد وبني عامر، أمراء عرب المغرب الأوسط سنة 796هـ. والمسألة هي: جماعة في مغربنا من العرب، تبلغ ما بين فارسها وراجلها قدر عشرة آلاف أو تزيد، ليس لهم إلاّ الغارات وقطع الطّرقات على المساكين وسفك دمائهم وانتهاب أموالهم...هذا دأب سلفهم وخلفهم، مع أنّ أحكام السّلطان أو نائبه لاتنالهم، بل ضعف عن مقاومتهم فضلا عن ردعهم. بل إنّما يداريهم بالأعطية، والإنعـــام ببعض بلاد رعيته... فاجتمع النّاس على قتالهم فهزمهم الله، وقتل منهم خلق كثير... وأمرتهم أيضا باتّباعهم وقتلهم بعد الهزيمة، إذ لا تكســـر شوكتهم بهزيمة واحدة لقوتهم كما أشرنا لكثرة عددهم... فأجـــاب: جميع ما ذكر... صحيـــح ... وكذلك ما ذكر من استباحة أموالهم واتّباعهم في هربهم والإجهاز عليهم، لايشكّ فـــي ذلك إلاّ مغـــرق فـــي الجهل ومعـــاند فـــي الحق...**"[4].

و نحـــا أبو سعيـــد بن عبـــد الله منحى ابن عـــرفة عندما سئل عن إمامة من شارك في قتل محارب، فقال: " **هو أعظم أجرا ممّن قتل بأرض الروم كافرا، لأنّ مضرّة المحارب على المسلمين أعظم من ضرر الكفّار...** [5] ".

يمكن أن نلاحظ من هذه النّصوص ازدياد عمليات السّلب والنّهب، ولاسيّما في أواخر القرن 8هـ/14م، وكذلك قطع الطّرقات والمسالك على المسافرين، ممّا يفسّر قساوة فتاوى الفقهاء ضدّ المحاربين.

وكـــانت قبيلة بنـــي ريـــاح الهلالية في مقدّمة الأعراب المحاربين بالمغرب الإسلامـــي، ولاسيّما بإفـــريقية، فقـــد سكنت فـــي المقاطعـــات الواقـــعة مـــا

---

[1] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص 28.

[2] - البرزلي، *نفسه*، ج2، ص 23؛ *المعيار*، ج2، 117، ج6، ص 156.

[3] - محمد (حسن)، *المدينة*، ج2، ص 647.

[4] - *المعيار*، ج6، ص 152- 153، ج2، ص 436. ويلاحظ من النّص أنّه رغم إفتاء الفقهاء باستئصال شأفة المحاربين وقطع دابرهم، فإنّه لم يكن في وسعهم في غالب الأحيان القيام بذلك. بل إنّ السّلابة كانوا يهجمون على القرى والمدن، دون ردّ فعل حقيقي. وكان الأمير يناولهم الدّراهم من بيت المال مداراة لهم وذلك للعجز عن دفعهم في كثير من الأوقات(البرزلي، *جامع*، ج6، ص 179- 180).

[5] - *المعيار*، ج1، ص 132 - 133.

بين القيـروان [1] وقسنطينة غربا، وما بينها وبين قابس شرقا[2]. وهو ما يفسّر كثرة الغـارات على مشارف القيروان والمسالك الرّابطة بينها وبين المدن المغربية الأخرى، ولاسيّما قابس التّي نجح فرع منها وهم " **بنو جامـــع** " في تأسيس إمارة عربية صغيرة فيها، استمرّت إلى الفترة الموحّدية[3]. وقد أشار أكثر من جغرافي ورحّالة إلى خطــر الطّرق والمسالك المؤدّية إلى قـابس، ولاسيّما تلك التّي تربطها بطـرابلس.

يقول الإدريسي: " **إنّ أهل قابس لهم قلّة دماثة، وفي باديتها عتوّ وفساد وقطع سبل** "[4]. كما علق عقب ذكره الطّريق من قابس إلى طرابلس بقوله: " **وكل هـذه المنازل التّي ذكـرناها في هـذا الطّريق خرّبها العرب، وطمست آثـارها، فليس بها الآن أنيس قاطن ولا حليف ساكن...**"[5].

ويذكـر ابن بطوطة أنّ قافلته تعرّضت لخطر الأعراب لدى خروجهم من قابس قاصدين طرابلس[6]. كما يذكر الرّحالة التّجاني بدوره خطر هذا الطّريق، إلاّ أنّه أشاد بدور الزّوايا وما يقوم به المرابطون فيها من تأمين للمسافرين، وتوفير الحماية اللاّزمة لهم، بفضل المكانة التّي يتمتّعون بها لدى الأعراب المحاربين[7].

وفي الواقع، قامت الزّوايا الرّيفية بالغرب الإسلامـي الوسيـط بدور هامّ وفعّال في حفـظ أمن الطّرقات والمسالك، وأصبحت ملاجئ عمرانية هامّة لا نظير لها في الصّحراء، وخاصّة للرّحالة والمسافرين والتّجار[8]. كما جاءت لتهدئة هذه المجموعات البدوية وحماية الحضر من بطشهم، ولذا، فقد اختارت المسالك والممرّات الإستراتيجية لتأسيس الزوايا[9]. وقد بلغ من نفوذ شيوخ بعض الزّوايا في الأقاليم التّي توجد بها زواياهم أنّ القافلة لم تكن تأمن على متاجرها وأموالها ورجالها، إلاّ إذا أخذ قبل قيامها وتوغّلها في الصّحراء محرّرات من شيوخ هذه الزّوايا، تصبح بمثابة جوازات مرور تمكّنها من اجتياز أراضي القبائل المغيرة

---

[1] - أشار البرزلـي إلى أنّه " كان قبل هذا الزّمان بالقيروان فيما أدركناه ينزل قوم يقال لهم رياح على زرع سواني القيروان يحرسونها من الرّبيع إلى تمام الحصاد، ولهم على كلّ سانية دينار كيفما جاءت..." (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 556).

[2] - جاء في *المعيار*: " ... فكيف اليوم بما استفـاض و شاع من غلبة خوف الطريق من بلد رياح إلى أقصى إفريقية من استضعف من ركوبات الحجّ، فنهب و استبيح..." (*المعيار*، ج1، ص 441).

[3] - جنلة(إبراهيم)، "سلطة بني جامع في مدينة قابس"، *الكراسات التّونسية*، عدد 176، مجلدXIX الثلاثية الأولى لسنة 1997، ص 15. وبالنسبة إلى توزيع الأعراب في مناطق المغرب الإسلامي ودورهم في تعريب السكان، انظر(الشّيخلي (صباح إبراهيم)، "الهلاليون في المغرب ضوء جديد حول أثر هجرتهم"، *المجلة التّونسية للعلوم الاجتماعية*، عدد 70- 71، 1982 ص 20).

[4] - الإدريسي، *نزهة*، ص 280.

[5] - الإدريسي، *نفسه*، ص 297.

[6] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 19.

[7] - التّجاني، *الرحلة*، ص 180-181- 213.

[8] - أشار مالك في فتوى له إلى الاعتداء علـى المسافرين في الصحـراء (*النوادر*، ج14، ص 479).

[9] - حسن (محمد)، *المدينة*، ج2، ص 651.

والمحاربة، لأنّ هذه القبائل كانت على ما عرف عنها من إخلال بالأمن، تحترم محرّرات شيوخ الزّوايا.[1]

على أنّ المرابطين بالزّوايا كانوا يستضيفون الأعراب المحاربين[2]، ويطعمونهم ويعلفون بهائمهم، كما كانوا يقبلون منهم الهبات والصّدقات، تحاشيا للمفسدة الّتي قد تنجرّ عن المقاطعة، واستدراجا بهم، حتى إذا استأنسوا بهم، عرضوا عليهم التّــــوبة[3].

ومن هنا يأتي دور الزّاوية الرّيفية في العمليات التوعوية للأعراب[4]، وقد نجحت بفضل توبة الكثيرين في أن تجعل من الأفراد والقبائل الّتي اشتهرت بالنّهب وقطع الطّرق، مسؤولين عن الأمن في الطّرقات والمفاوز الصّحراوية[5].

هذا، وقد اختلفت مواقف الفقهاء من إيواء أهل الزّوايا للأعراب المحاربين. ويبدو أنّ هذا الاختلاف في الموقف ناجم عن مدى تفشّي البداوة وسيطرتها على منطقة الفقيه.

ففقهاء تونس- وهم أهل حضر- عابوا مثل هذا الإيواء على أهل الزّوايـا، واعتبروه إعـانة للأعـراب علـى ما يتقوّون به على مفسدتهم. يقول ابن عـرفة: **"لا يعـذرالمرابطون بالخوف منهم [الأعراب]، لأنّهم يأوون إلى الحواضر، ويكون حالهم حال جميع النّاس "**[6].

وفي المقابل، ساند فقهاء القيروان- لتبدّيها وترّيفهاإلى حدّ كبير- معاملة شيوخ الزّوايا المرنة للأعراب، واعتبروها " **من باب إعانة اللّهفان، ورفع الفساد عن أهل الأمان، وما أعظم المثوبة في ذلك، وما هـذا إلاّ جهاد عظيم**"[7]. وعلّل الشيـخ أبومحمد الشبيبـي القيروانـــي (782هـ / 1380م) بدوره هذا التصرف بقوله: " **لولا أنّا [ما] عندنا مرابطون على هذا النّظام يطعمون لكلّ من يصل من فقير ومحارب للضّرورة وغيرهما، لخربت الأوطـان وكان الفساد أكثر**"[8].

إنّ هـذا السّلوك الذي اتبعه الشّبيبي قـد ارتبط بالوضعية التي كان عليها وطن القيروان، والمتمثّلة في سيطرة البدو، وانتشارالتبدّي، وبالتّالي لايمكن أن

[1] - جمال (زكريا قاسم)، *الأصول التّاريخية*، ص 317.

[2] - بما أن الطرق الساحلية كان يعمرها المرابطون، فقد كانوا يستضيفون المسافرين عموما (اليعقوبي، *البلدان*، ص 191).

[3] - للمزيد من المعلومات حول دور المرابطين في استتابة المحاربين، انظر (محمد الحبيب الهيلة، "الزاوية و أثرها في المجتمع القيرواني بداية من منتصف القرن 7هـ إلى نهاية القرن 8م من خلال كتاب معالم الإيمان"، *المجلة التونسية للعلوم الإنسانية*، عدد40 - 43، السنة الثانيية عشر 1975، ص 110 - 127).

[4] - حسن (محمد)، *المدينة*، ج2، ص 644، 649، 661.

[5] - ويقدّم أبو يوسف يعقوب الدّهماني الذّي عـاش في النصف الثّاني من القرن 6هـ/ 12م أحسن مثال على ذلك (محمد حسن، *المدينة*، ج2، ص 664- 668).

[6] - *المعيار*، ج6، ص 67.

[7] - *نفسه*، ج2، ص 403.

[8] - حسن (محمد)، *المدينة*، ج2، ص 649.

نعتبره تساهلا أو تحالفا مع الأعراب، بل على العكس من ذلك، كان **الشّبيبي** يشتكي من كثرة " **ما تـأخذه الأعراب منهم على زروعهم في كلّ عـام**"[1].

ومجمل القول، فإنّ علماء الحواضر الكبرى- مثل تونس- بمختلف شرائحهم، خلافا لعلماء المدن المتبدّية- مثل القيروان- اعتبروا جلّ الأعراب محاربين، يجب القصاص منهم كلما أمكن ذلك.

وهكذا، يتّضح أنّ الحرابة كانت المعضلة الأساسيّة في طبيعة التّعامل بين المدينة والبادية، وكان المسافر معرّضا لأن يطرأ عليه المحارب في أيّ لحظة فيقتله - ولا سيّما بعد الزّحف الهلالـي علـى المغـرب - ويأخذ متاعه، وفي أحسن الأحوال يسلبه متاعه- بما فيه الدّواب- ويتركه خالي اليدين[2].

هـذا، وقـد سبّب سلب الأمتعة من قبل المحاربين، نوعا آخـر من المشـاكل بين الكري والمكتري، ولا سيّما إذا لم يكن هـذا الأخير موجودا مع الكـري في حـالة السّلـب.

---

[1] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 583- 584؛ حسن (محمد)، *المدينة*، ج2، ص 649.

[2] - ألقيت مسألة على أبي القاسم الغبريني في هذا الصدد (البرزلي، *جامع*، ج5، ص 294).

المبحث الثاني: مشاكل كـراء الدّواب

مثلت الدواب بأنواعها - من إبل و خيل و حمار و بغال - أداة النّقل الأساسية بالغرب الإسلامي الوسيط. فكانت تستغلّ للرّكوب، وتستعمل في أعمال الفلاحة، وتكترى للأسفار و نقل السلع، كما أنّها كانت تمتلك بالشّركة[1]. وفي كلّ الوجوه المذكورة يظهر أنّ الطلب عليها كان أكبرممّا يتوفّر منها، حتى إنّ هناك من اتّخذها وسيلة من وسائل العيش، يمتلك العدد منها للكراء، ويدفعه لأجراء مقابل نصف المدخول[2].

وقد ورد صدى استعمال المغاربة الدّواب في نقل البضائع في كتب الفقه المالكية، ولا سيّما في أبواب كراء الرّواحل و البيوع والقراض والرهون ونحوها[3]. وأفردت *المدونة والنّوادر* في هذا الصّدد بابا مستقلاّ يحمل عنوان **" كتاب كـراء الـرواحل والـدّواب"**[4]

وقد تدخّل الفقهاء في هـذا الباب من زاوية التزامات مستعملي الدّواب بإراحتها، والنّزول عنها بين الحين والآخر، وعند الأماكن التّي يتزايد ارتفاعها (العقبات)، وعدم تحميلها ما لا تطيق، أوإرهاقها بالسرعة، و نحوها. ومن زاوية الأحكام الشّرعية بسبب ما كان يعرض عليهم من نوازل، تتعلق باستغلال الدّواب في نقل السلع، كمن يبيع جزءا من دابته لمن يحفظها ويشاركه فيها[5]، أو من يدفع دابته إلى أجير بنصف ما يكتسبه بها من الأجرة والربح[6]، والشّركة في الدّواب[7]، وكـراء الدّواب، واستعمالها في غير الوجوه المتفق عليها[8]، واختلاف المتكاريين في الدّواب[9]، ومسائل تضمين الأكـرياء[10]، والمشاكـل المرتبطة بالدّواب، وبالكري والمكتري على حدّ سواء، مثل هروبهما أو فلسهما[11]، وغيرها من الأمثلة.

---

1 - *المدونة*، ج11، ص 471؛ *النوادر*، ج7، ص 128.

2 - *المدونة*، ج11، ص 471؛ *المعيار*، ج8، ص 283- 302؛ فتحة (محمد)، *النوازل*، ص 309- 310).

3 - *الموطأ*، ص 595- 608؛ البرزلي، *جامع*، ج3، وج5؛ *المعيار*، ج5، وج8.

4 - *المدونة*، ج11، ص 463؛ *النوادر*، ج7، ص 91. في حين جاءت المعلومات المتعلقة بكـراء الرواحـل في كتب الفقه المتأخرة - ولا سيّما النوازل منها مثل *جامع* البرزلـي و *معيار* الونشريسي- متناثرة فـي أجـزاء متفـرّقة.

5 - *المعيار*، ج5، ص203.

6 - *نفسه*، ج5، ص 244.

7 - *نفسه*، ج5، ص 93- 272، ج8، ص 181-182-195.

8 - *نفسه*، ج8، ص 279- 283.

9 - *النوادر*، ج7، ص 124.

10 - *المدونة*، ج11، ص 489.

11 - *نفسه*، ج11، ص 500- 503؛ *النوادر*، ج7، ص 122- 123.

1ـ المشاكل المرتبطة بالكري ودابته

ونعني بذلك العيوب الخلقية والخلقية للدّابة، والنّوازل الطّارئة عليها أثناء السّفر، مثل نفقها أو اعتلالها، أو عجزها أو هروبها، أو كونها عضوضا، صؤولا، جموحا، ونحوها كثيرة.

وكذلك كلّ الأفعال والتّصرفات النّاجمة، عن الكري (صاحب الدّابة)، والّتي قد تؤدّي إلى نشوب خلاف بينه وبين المكتري (صاحب المتاع)، مثل خيانته له بهرب، أو خطإه في حمل المتاع الذي استحمل عليه، أو كذبه، أو تضييعه المتاع بإهمال أو سرقة ونحوها.

وهي تصرّفات من شأنها أن تولد خلافات بين صاحب الدّابة وربّ المتاع، أفضت أحيانا إلى تضمين الفقهاء الأكرياء مثل الصنّاع - رغم أنّهم مؤتمنون- ولاسيّما إذا كان المتاع المفقود **طعاما**.[1]

---

[1]- *المدونة*، ج11، ص490- 491.

أ ـ المشاكل المرتبطة بالدّابة

احتوت كتب فقه المالكية ولاسيّما *المدونة* و*النّوادر* على أمثلة عديدة لمثل هــذه المشاكــل، منها نفق الدّابة وهو موتها أو هلاكـها أثنـاء السّفــر.

فقد كان ذلك مصدر خلاف ونزاع بين ربّ الدّابة والمكتري، فلم يكن لربّ الدّابة أن يصدّق بسهولة دعوى المكتري. وهو ما يعني اتّهامه بالخيانة والكذب والسّرقة، في حين أنّ المكتري يطالبه ببديل عن الدّابة الهالكة. وقد توصّل الفقهاء إلى حلّ وسـط بينهما. فقـد قال مـالك " **فيمن اكترى دابة إلى موضع فأتى فزعم أنّها نفقت، فإن كــان في جماعــة [أي قافلة]، كلّف البينة، وإن كــان وحده أحلف ولا شيء عليه**"[1].

وفيما يخصّ مطلب المكتري، فقد ورد في *النّوادر* على لسان مالك: " **إذا هلكت الدّابة المعيّنة ينفسخ الكراء، أمّا إذا كانت مضمونة فلا ينفسخ، فإنّ على ربّ الدّابة أن تأتي بمثلها**"[2]. وجاء في *رسالة* ابن أبي زيد: " **ومن اكترى دابة بعينها إلى بلد فماتت، انفسخ الكراء فيما بقي ... ومن اكترى كراء مضمونا فماتت الدّابة فليأت بغيرها...**"[3]. ومن هنا، فإنّ مالكا يرى أنّ اشتراط المكتري على ربّ الرّاحلة ـ أثناء العقد ـ تبديل الراحلة المعيّنة إن ماتت باطل، وكراء فاسد[4].

وفي المقابل لا يلزم فسخ كراء راحلة بعينها إن ماتت بفلاة أو " **موضع لا يوجد فيه كراء**" لأنّها ضرورة، فلا بأس أن يأتي له بمثلها، وبكراء مثلها[5].

هذا، ولم يكن اعتلال الدّابة ـ أثناء السّفر ـ بأقلّ مدعاة إلى الخلاف من موتها، وهو ما جعل مالكا يجيز فسخ الكراء بين الكري و المكتري في تلك الحالة، لأنّ المكتري لايمكن أن ينتظر الدّابة حتى تصحّ " **لما يدخل عليه من فوت أصحابه، أو فوت السّوق**"[6]، " **وإن صحّت في بقية وقت الإجارة، قد لا تلحق بالمكتري، وإن لحقت به لعلّه أن يكون قد اكترى غيرها، فإن لزمه هذا أيضا، فقد دخل عليه في ذلك ضرر، وذلك مخالف للخدمة** "[7]. وبالعكس، إذا أصرّ المتكاري على الإقامة على الدّابة " **حتى تفيق من علّتها، ثمّ يركبها، وقال ربّها لا أقيم عليها، وأنا أريد بيعها إذا صارت لا تحمل ولا أقدر على المقام عليها والنّفقة، قال[مالك] ينظر إلى ذلك، فإنّ الأمراض مختلفة، إن كان مرضا يرجى برؤه بعد يوم أو يومين والأمر القريب لايكون فيه ضرر على المكري، فهذا يحبس ربّ الدابة على دابته حتى ينظر إلى ما يصير إليه أمرها، وإن كان مرضا لايرجى برؤه إلاّ بعد زمان، ويتطاول أمرها، ويكون في ذلك ضرر على صاحبها في إقامته عليها، في بلاد لعلّ السفر يجحف بالمكري، ويقطعه عن عياله، فلا يصلح الضرر بينهما، وإنّما ينظر**

---

[1] ـ *النّوادر*، ج7، ص 114؛ ابن رشد، *البيان*، ج9 ص 92.

[2] ـ *النّوادر*، ج7، ص 91. وورد في *المدونة* أنّ عمر بن الخطاب قضى بهذا الحكم (*المدونة*، ج11، ص 476).

[3] ـ ابن أبي زيد، *الرّسالة*، ص 112- 113.

[4] ـ *المدونة*، ج11، ص 463.

[5] ـ *النّوادر*، ج7، ص 93؛ ابن رشد، *البيان*، ج15، ص 358.

[6] ـ *المدونة*، ج11، ص 501.

[7] ـ *نفسه*، ج11، ص 475- 476.

في هذا إلى ما لا ضرر فيه عليهما"[1]. هـذا في حالة ما إذا كان ربّ الدّابة حاضرا مع المكتري.

أمّا إذا كـان غـائبا، طلب من المكتري البيّنة على اعتلال الدّابة، حتى يسقط عنه ما بقي من الكراء، ويحاسب بما قبل مرض الدّابة[2].

ويلحق باعتلال الدّابة عجزها عن الحمل. فقد ورد في *النوادر*: " **ومن كتاب ابن سحنون قال مجاهد و مالك: ... فيما ضعف... من الدواب في السبيل: فلا بأس أن يباع...**[3]".

وورد فيه أيضا: " **... قال سحنون: و ينبغي للإمام أن يوكّل بالسّاقة رجالا في دخوله دار الحرب و في خروجه، يلحقون بمن تخلّف و يقفون على الضعيف. و من معه دابة لا فضل فيها أمروه بتركها، و اللّحوق بالناس، فإن أبى فلينزعوها منه و يتركوها و يلحقوه بالناس، ولا ضمان عليهم فيها...** [4] ".

كما وردت إشارة في *جامع* البرزلي إلى أنّ عجز الدّابة عن حملها بفلاة، كان يضطرّ المسافرين إلى طرح بعـض تلك الأحمال حتى تخفّ[5].

ويبدو أنّ بعض المسافرين ما كانوا يطرحون هذه الأمتعة على ظهر الأرض، وإنّما كانوا يحتفرون بطنها، ويدفنون تلك الأمتعة داخلها، رجاء أن يعودوا إليها في أيام لاحقة.

على أنّه غالبا ما كانوا يفتقدون تلك السّلع المدفونة، لأنّ غيرهم من المسافرين كانوا يهتدون إليها بتلك العلامات الموضوعة على أماكن دفنها. وهو ما يمكن استنتاجه من قول الرّحالة التّجاني عندما كتب: " **... وكثيرا ما كانوا يحتفرون أرضا فيجدون أهلها قد أودعوا هنالك ما صعب عليهم نقله، وأثقلهم من الأثاث حمله"**[6].

على أنّ بعض المسافرين كانوا يلجأون إلى التّعاون فيما بينهم، باقتسام الأمتعة التّي عجزت الرّاحلة عن حملها، وتوزيعها على رواحلهم. وكان تقبّل أفراد القافلة مثل هذا التّعاون نسبيا، ومتوقفا على المكانة التي يحظى بها صاحب الرّاحلة العاجزة لدى كلّ فرد منها. وما حصل لابن بطوطة أثناء رحلته من غاوو إلى تاكدة عنـدما عجزت ناقته يقدّم أحسن مثال على ذلك[7].

[1] - *المدونة*، ج11، ص 476. ويرى ابن وهب في هذه الحالة، إن كانت صيغة العقد قد تضمّنت شرط البلاغ " ثم قصّرت الدّابة استكري عليه بما قام، وإن لم يشترط البلاغ فمن حيث قصّرت الدّابة حسب لصاحبها بقدره" (*المدونة*، ج11، ص 476).

[2] - *النوادر*، ج7، ص 115.

[3] - *نفسه*، ج3، ص 419.

[4] - *النوادر*، ج3، ص 32. و رفقا بالدابة العاجـزة، قال بعض الفقهاء إنّ على الأمير أن يركب أضعف دوابه في الجيش، حتى يلحق به جميع الركب من غير مشقة (*النوادر*، ج3، ص 32).

[5] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 644.

[6] - التّجاني، *رحلة*، ص 141.

[7] - وزع مقدّم القافلة أمتعة ابن بطوطة على زملائه، فقبلوه إلاّ التّاجر التّادلي الذّي كان قد رفض أن يسقي غلام ابن بطوطة منذ بداية الرّحلة، وهم في طريقهم بين تاسرهلا وولاتة في الصّحراء (ابن بطوطة، *رحلة*، ص 697).

هـذا، وقد صوّر لنا بعض الرّحالة منظر ذلك الجمل العاجز عن حمله في الصّحراء بقوله:" **ومن آلم المناظر، رؤية جمل جهد في الطريق وهو يحاول اللّحاق بالقافلة، فإنّه يشبه إذ ذاك الجندي المحارب المجروح، فلا يستطيع مسايرة إخوانه الجنود، وهو في الوقت نفسه يعرف أنّه ليس في ميسور أحدهم أن يحمله ويسير به، كما يعرف أنّ في التّخلف عنهم موته المحقق**"[1].

على أنّ عجز الدّابة بفلاة طرح عدّة تساؤلات بين الكري والمكتري: هل يضمن الكري ما طرحه من الأمتعة؟ هل يسقط الكراء عن صاحب المتاع أو لايسقط عنه؟ وهل يمتلك الكري بيّنة تثبت أنّ الدّابة كانت قد عجزت؟ ولاشكّ أنّ مثل هذه المسائل كانت مصدر خلاف بينهما، تدخل الفقهاء لإيجاد حلول لها[2].

على أنّ هناك مشاكل أخرى متفرّقة، ومرتبطة بالدّابة، مثلت نقاط خلاف بين الكري والمكتري منها: تلك العيوب المتعلقة بالدّابة، ولاسيّما هروبها. جاء في *المعيار*:" **... وإذا هربت الدّابة من غير تفريط فلا ضمان عليه...**"[3].

ويبدو أنّ هروب الدّابة كان غالبا ما يقع في أوقات الرّاحة، عندما تحطّ عنها الأحمال، وتخلى سبيلها من غير عقال لتأكل الحشائش والأوراق، وقد يدفع بها الظّمأ أحيانا إلى الهروب والرّجوع إلى الواحة التي غادرها صباحا أو بعد يوم أو أكثر[4].

وقد يكون مثل هذا الهروب أخفّ حدّة بين الكري والمكتري، بما أنّ الدّابة هربت فارغة، تاركة المتاع عند الكري، وهنا تطرح مشكلة حمل هذه الأمتعة الزّائدة، ولاسيّما إذا كان الكري بفلاة وليس معه جمال زائدة، وقد يلجأ إلى دفن تلك الأمتعة[5] كما قدّمنا.

وفي المقابل قد تهرب الدّابة بالمتاع - وهي تسير- بفعل إنسان، كأن ينام على قارعة الطّريق، ويفاجئ الدّابة بتحـركاته فتتفرها، ومن هنا تظهـر الحكمة فـي منع الفقهـاء التعدّي علـى الطّـريق بنـوم أو وقـوف[6].

أوبفعل حيوان وحشي – مثل الأ رانب - مختبئ على حافة الطريق، فتفاجئ الدّابة بالخروج من مخبئها، فتستغلّ الدّابة تلك الحركة للهروب[7].

أو بفعل لسعـات حشـرات مضرّة - مثل الذباب والنّحل - تقع عليها، فتنفر وتهرب[8].

---

[1] - حسنين (أحمد) ، *صحراء*، ص 139.

[2] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 644.

[3] - *المعيار*، ج8، ص 283.

[4] - حسنين (أحمد)، *صحراء*، ص 139. " وقد وقعت غير مأساة للقوافل التي تركها جمالها ليلا ضاربة في أحشاء الصّحراء، أو قافلة إلى معاطنها، والرّجال على بعد أيام من البلد الذي يقصدونه"(حسنين أحمد ،*صحـراء*، ص 139).

[5] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 644.

[6] - *النّوادر*، ج13، ص 523 - 526.

[7] - تجدر الإشارة إلى أنّ الفقهاء عدّوا بيع البعير الشّارد بيعا فاسدا، لأنّه " قمار ومخاطرة وبيع غرر لايجوز" (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 15؛ الكلبي، *القوانين*، ص 169).

[8] - *النّوادر*، ج13، ص 526.

هـذا، وقد تنفر الدّابة من غير أسباب، وفي هذه الحالة فإنّ الأمر يتعلق بعيوب خلقية متجذّرة فيها، مثل كونها جموحا أو عضوضا أوصؤولا[1]، أو ركالا[2].

قال ابن القاسم: " **أمّا ما ذكرت من العضوض والجموح... إن كان ذلك مضرّا بالراكب يؤذيه فله أن يقاسمه الكراء إن أحبّ، قلت وهذا قول مالك، قال هي ممّا يفسخ به الكراء عندنا، لأنّها عيوب لا يستقيم أن يلزمها النّاس في كرائهم إلاّ إن تراضوا بذلك** "[3].

وورد في *الموطإ*: " **قال يحيى: وسمعت مالكا يقول في الجمل يصول على الرّجل فيخافه على نفسه، فيقتله أو يعقره...**"[4].

ويلحق بهذه العيوب عيوب أخرى، مثل كون الدّابة عشواء لا تبصر ليلا[5]. وقد عدّ هذا عيبا لأنّ أغلب الأسفار كانت تقع بالليل، ولاسيّما إذا كانت الرّحلة صحراوية، في فصل الصّيف[6].

وكذلك الدّابة بها دبرة فاحشة يؤذي ريحها الرّاكب أو المكتري[7].

أو كونها دابة عثورة أو ربوضة وهي التّي تبرك أثناء المسير، لا عجزا وإنّما جماحا[8]، وغيرها من العيوب[9] التّي قد تمنع الرّاحلة من أداء واجبها نحو المكتري، وبالتّالي، إيقاع الكري في قفص الإتّهام، ولاسيّما أنّه - بدوره - لم يكن يسلم من مشاكل مرتبطة به.

---

1 - *المعيار*، ج5، ص 344.

2 - أشارت كتب الفقه إلى ركل الدّابة بضربها إنسانا (*النّوادر*، ج14، ص 161).

3 - *المدونة*، ج11، ص 475.

4 - *الموطأ*، ص 653. وورد في *النّوادر* مثله (ج12، ص 514).

5 - *المدونة*، ج11، ص 475.

6 - تقدّم أن أشرنا إلى هذا الموضوع، فأغنى عن إعادته هنا.

7 - *المدونة*، ج11، ص 475. جاء في *لسان العرب*: الدّبرة: قرحة الدابة والبعير. والدبر: الجرح الذّي يكون في ظهر الدابة. وقيل هو أن يقدح خفّ البعير (ابن منظور، *لسان العرب*، ج4، ص 269- 270). على أنّ المكتري له الحق في أن ينزل البضاعة عن الدابة عند اكتشافه أنّ بها دبرة، و يكون عليه كراء ما سار من الطريق(*النوادر*، ج7، ص 95).

8 - *المدونة*، ج11، ص 496؛ *النوادر*، ج7، ص 106؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 650؛ الخشني، *أصول الفتيا*، ص 147.

9 - انظر مثلا (*المعيار*، ج6، ص 49).

جـ ـ المشاكل المرتبطة بالكري

يقصد بالكري[1] - على ما يبدو - في كتب الفقه من استعمل على حمل متاع من مكان إلى مكان آخر بدابته. وقد يكون هذا الحمّال هو ربّ الدّابة ذاته، أو أجيره أو رفيقه[2].

وقد عبّرت كتب الفقه عن الكري بألفاظ مترادفة منها: المكري[3]، والمكاري[4]، وصاحب الظّهر[5]، والحمّال. جاء في *المدونة*: " **أريت لو استأجرت حمّالا يحمل لي طعاما...** "[6]. وورد في ***جامع*** البرزلي: " **وحكى اللّخمي... فيمن اكترى من حمّال على حمل بزّ...** "[7].

وقد يتسمّى هذا الكري بنوعية الدّابة التي يملكها أو يحمل عليها، مثل الجمّال والبغّال والحمّار[8].

وقد وردت في كتب الفقه إشارات إلى نوازل قد يتعرّض لها الكري في أيّة لحظة وهو في طريق السّفر، مثل موته [9] أو مرضه. وإنّ وقوع مثل هذه النوازل قد تخلّ بالعقد المبرم بينه وبين المكتري، أو تثير حوله تساؤلات، قد تؤدّي أحيانا إلى خلاف بينهما، وبالتّالي المطالبة بفسخ الكـــراء.

كما أنّ خيانة الكري أو كذبه مثلتا مصدري خلاف كبير بينه وبين المكتري. ومن صور هـــذه الخيانة، بيع الكـــري الدّابة المكـرية أو هبتها أو التصدّق بها قبل تنفيذ الكراء. فقد ورد في *المدونة*: " **قلت: أرأيت إن تكاريت من رجل دابة بعينها إلى موضع بكذا وكذا، فباعها ربّها أو وهبها أو تصدّق بها قبل أن أركبها، أتجوز هبته أو صدقته أوبيعه. قال: لا يجوز من ذلك قليل ولا كثير من الهبة ولا من الصّدقة ولا من البيع، والكراء أولى من هبته وصدقته وبيعه وهو قول مالك... قلت أرأيت إن تكاريت من رجل دواب بأعيانها، إلى موضع من المواضع، فباعها فذهب بها المشتري فلم أقدر عليها، وقدرت على المكاري الذي أكرى، أيكون لي أن أرجع عليه بشيء أم لا ؟ قال: لايكون لك عليه شيء، إلاّ**

---

[1] - أكرى الشيء أي أخّره، و أكرى الحديث أي أطاله، و الإبل المكري أي الإبل التي تعدو (ابن منظور، *لسان العرب*، ج12، ص 612).

[2] - *النوادر*، ج7، ص 106. وقد وردت في كتب فقه المالكية أنّ هذا الحمل كان يتمّ بوسائل ثلاث: على الرّؤوس، وبالسّفن، وبالدّواب (*المدونة*، ج11، ص 493- 494).

[3] - *المدونة*، ج11، ص 477.

[4] - *نفسه*، ج11، ص 476.

[5] - ابن رشد، *لبيان*، ج9، ص 122. و صاحب الظهر كناية عن ربّ الدابة.

[6] - *المدونة*، ج11، ص 414.

[7] - البرزلي، جامع، ج3، ص 619.

[8] - *المدونة*، ج11، ص 426، 444.

[9] - جاء في *النوادر*: " ولا ينقض الكراء بموت أحدهما..." (*النوادر*، ج7، ص 96).

الكراء الذّي أدّيته إليه، إن كنت أعطيته الكراء، وإلاّ فلا شيء عليه"[1]. هـذا فيما يخـص الكـري والمكتري.

أمّا فيما يخص علاقة المكتري بالمشتري، فقد سأل سحنون ابن القاسم عن ذلك بقوله:" ... أرأيت إن قدرت على الدّابة عند المشتري وقد غاب الذّي أكرى، أيكون بيني وبين الذّي اشتراها خصومة أم لا؟ قال: إن كان لك بيّنة، فأنت أولى بالدّابة من المشتري، لأنّ الكراء كان قبل الشّراء. قال وهـذا قول مالك"[2].

ومن صور خيانة الكري هروبه. فقد قال مالك: " وكم من كـري قد أعطي كراءه فهرب وترك أصحابه"[3]. ولعلّ استفحال ظاهرة هروب الأكرياء، هو الذي جعل مالكا يستعمل العرف في دفع أجرة الكراء " فإن كان يعجّل الكراء فليعجّل، وإن كان يؤخّر إلى الوصول إلى المقصد يؤخّر النقد أيضا، وإن لم يكن للنّاس عرف ينقد بحساب ما سار من الطّريق"[4]. " قلت: أرأيت إن اكتريت إبلا إلى مكة... فطلب الكراء منّي المكري قبل أن يحمل لي شيئا، أو طلب مني الكراء بعد ما مشى يوما أو يومين، فقلت لا أدفع إليك حتّى أبلغ الموضع الذّي اكتريت إليه. قال: قال مالك: إذا كان للنّاس كراء معروف وسنّة في كرائهم... حملوا على عمل النّاس"[5].

على أنّ مالكا لايقول بفسخ الكراء عند هروب الكري، وإنّما يلزم المكتري، " إلاّ كراء الحاج وحده، فإنّه يفسخ عنه ويردّ كراؤه إن كان قبضه، لأنّ الحج إذا ذهب إبانه فات"[6].

وإذا أنفق المكتري على الدّابة في حالة هروب الكري، فإنّ له " أن يرجع عليه بما أنفق عليها، لأنّه لمّا غاب وترك إبله عنده، فكأنّه قد أذن له في الإنفاق عليها، إذ قد علم أنّها لا تستغني عن الإنفاق عليها"[7].

ومن البديهي القـول إنّ هـروب الكري بمال المكتـري خيـانة، عملت على توتـــر فتيل العلاقات بينهما.

ويلحق بما تقدّم إدّعاء الكري بسرقة المتاع [8] أو ضياعه. ويبدو أنّ أغلب حالات ضياع الأمتعة كانت تتمّ في أوقات الرّاحة. فقد كانوا يحطّون الأمتعة عن

---

[1] - *المدونة*، ج11، ص 465.

[2] - *المدونة*، ج11، ص 465. ونـرى أنّ إطلاق مثل هـذه الأحكـام كانت مدعـاة إلى توسيع دائـرة الخــلاف، بإدماج المشتري في تلك الدّائرة.

[3] - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 90. وفي رواية أخرى: " وكم من كري هرب وترك أصحابه" (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 637؛ *المعيار*، ج8، ص 283؛ *النوادر*، ج7، ص 92).

[4] - *المدونة*، ج11، ص 487.

[5] - *نفسه*، ج3، ص 435؛ *النوادر*، ج7، ص 92.

[6] - *المدونة*، ج11، ص 501. كما يرى مالك أنّ للسّلطان أن يكري الدابة للمكتري في تلك الحالة (*المدونة*، ج11، ص 501).

[7] - *المدونة*، ج11، ص 500؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 83.

[8] ، *النوادر*، ج7، ص 106. وكذلك بيع الحمّال الطعام بالطريق من غير بيّنة. وقد يكون لذلك أعذار، مثل عجز الدّابة عن الحمل أو هروبها أو مرضها أو موتها، كما أنّ ذلك قـد يخلو من أيّ سبب، ويكـون الأمــر متعلقا بغشّ الكري (*المدونة*، ج11، ص 94).

الدّواب، وعند شدّ الرّحال من جديد، قد تنسى بعض الأمتعة بسبب العجلة واللّحاق بالركب. وقد ينسى الكري أثناء السير بعض الأمتعة، كأن ينزل ليبول ويضع المتاع بالأرض " **ثم قام ومشى ثم تذكّرها، فرجع إلى الموضع، فلم يجدها، ولا يدري أين وضعها...**"[1].

على أنّ سرقة المتاع أو ضياعه لايفسخ الكراء بين المتكارين "**فالكراء قائم، ولهم [أي الأكرياء] حمل مثل ذلك**"[2].

أمّا ادّعاء الكري بإيصال المتاع أو الكتاب الذي كلف بإبلاغه مثلا من مصر إلى إفريقية، فيأتي بعد أيّام، طالبا كراءه، ولا يصدقه المكتري، فقد قال مالك إنّه مؤتمن على أداء الكتاب " **فإذا قال قد أدّيته في مثل ما يعلم أنّه قد يذهب إلى ذلك الموضع، ويرجع، فله كراؤه**"[3].

ومن المشاكل المرتبطة بالكري فلسه في السّفر، كأن يعترض طريقه غرماؤه، ويسلبوا منه الدّواب والأمتعة، وفي تلك الحالة، " **فالمكتري أولى بالإبل وبمتاعه**"[4].

وكذلك خطأ الجمّال في حمل المتاع الذّي أكري عليه. فقد قال مالك إنّ ربّ المتاع " **مخيّر إن شاء دفع الكراء، وإلاّ ضمّنه قيمة متاعه في البلد الذّي حمله منه، وإن شاء ردّه لحمل متاعه إن كان تعدّيا من الجمّال، وليس خطأه بالذّي يضع عنه حمله هذا**"[5].

على أنّ الفقهاء حاولوا سدّ أبواب بعض الحيل التّي قد يلجأ إليها الكري تجاه المكتري، كمسألة الإرداف. فقد منع مالك على المكاري إرداف رديف، أوحمل متاع آخر على دابة اكتراها مكتريها بعينها، واشترى ركوبها كلّها[6].

غير أنّ من اكتراها ليحمل عليها أرطالا مسمّاة، فللكري أن يردف أويحمل أمتعة أخرى بكراء أو بغيره[7]. هذا، وإنّ خيانة الأكرياء مع حاجة النّاس إليهم هو الذي جعل الفقهاء يضمّنوهم - مثل الصنّاع - ما ضيّعوا من الأمتعة.

1- *المعيار*، ج9، ص 105.
2- *النوادر*، ج7، ص106.
3- *المدونة*، ج11، ص 486.
4- *النوادر*، ج10، ص 77.
5- *نفسه*، ج7، ص 121؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 152.
6- *المدونة*، ج11، ص 476.
7- *نفسه*، ج11، ص 476.

ج – تضمين الأكـــرياء

قياسا على تضمين الصناع، وردت في كتب فقه المالكية، نصوص تفيد تضمين الأكرياء (الحمّالين). جاء في *المدونة*: " **ابن وهب، قال وأخبرني يوسف عن ابن شهاب عن ربيعة أنّه قال: " قد كان رأي المسلمين أن يضمّنوا الأكرياء ما حملوا من الطّعام، وكانوا يرون أن يضمّنوا الطّعام بمنزلة الصّناعات، فلم يسعهم إلاّ أن يضمّنوا الطّعام من حمله، فالطّعام فيما بلغنا يضمنه من حمله، ولا يضمن شيئا غيره"**[1].

وورد في *النّوادر*: " **قال ابن حبيب: وكل ما حمله الحمّالون على دوابهم أو إبلهم...فإنّهم يضمنون الأقوات من طعام و إدام... وإنّما ذلك في الأقوات التّي لاغنى عنها، ولمصلحة النّاس بتضمينهم كالصنّاع...**"[2].

وقال محمد بن رشد:" **... إنّه إنّما ضمن الأكرياء الطّعام لحاجة النّاس إليهم في ذلك كالصنّاع،إلاّ أن يظهر الهلاك بانشقاق زقّ، أو عثار راحلة، وما أشبه ذلك، وليس ذلك كدعوى الصنّاع السّرقة، لأنّ ذلك لايعرف إلاّ بقولهم، وإنّما هو كالفرّان يأتي بالخبز محروقا، أو الصبّاغ يأتي بالثوب محروقا، فيسقط عنه الضّمان، لأنّ النّار تغلبه، فأشبه عثار الأجير الذّي لايقصده...**"[3].

وقال يحيى بن سعيد: " **الجمّال عليه ضمان ما ضيّع**"[4].

والتضمين هو " **ردّ مثل الهالك إن كان مثليا، أو قيمته إن كان قيميا**"[5].

والأصل في هذا الباب هو عدم تضمين الأكرياء، لأنّهم أجراء، وقع التعاقد معهم لحمل شيئ مّا إلى مكان مّا مسمّى، فهم أجراء مؤتمنون، " **ولا ضمـــان علـى مؤتـــمن**"[6].

ويعضّد ذلك، القاعدة العامّة التي ذكرها مالك في هذ الصدد، بأنّ "**الأشياء المقبوضة من أربابهاعلى غير وجه الملك، لاتخلو من أن تكون قبضت لمنفعة أربابها خاصّة، كالودائع والبضائع وشبه ذلك، أو لمنفعة القابضين لها خاصّة كالعواري والرّهون، أو لمنفعتهما جميعا كالقراض والشيء المستأجر.**

فأمّا ما قبض لمنفعة أربابه خاصّة، فالقابض فيها مؤتمن مصدّق في دعوى التلف دون يمين، إلاّ أن يتّهم فيستحلف، عينا كان أو عرضا أو حيوانا لا يغاب عليه. وكذلك ما قبض لمنفعتهما جميعا، كالقراض والشيء المستأجر، لأنّه

[1] - *المدونة*، ج11، ص 490.

[2] - *النوادر*، ج7، ص 105.

[3] - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 91 -92.

[4] - *المدونة*، ج11، ص 490.

[5] - بالنّسبة إلى تضمين الصناع، يحسن الرّجوع إلى رسالتنا "*تنظيم الصناعة*"، ص 70 - 73.

[6] - حديث ورد في *سنن الدّار قطني*، ج3، ص 41(زغلول محمد السعيد بسيوني، *موسوعة أطراف الحديث النّبوي الشريف*، دار الفكر، بيروت، 1989، ط1، مجلد 7، ص 264).

تغلب فيه منفعة أربابها من أجل أنّه أملك بمتاعه، لو شاء لم يدفعه. وأمّا ما قبض لمنفعة القابض كالعواري والرّهون، فالقابض ضامن لما يغاب عليه من ذلك، إلاّ أن يقيم البيّنة على التّلف..."[1].

لكن، استهداء بمقاصد الشّريعة، وصيانة لأموال النّاس، ومراعاة لمصالحهم، ذهب العلماء إلى تضمين القابض على وجه الأمانة لمنفعة غيره، إذا كان كريا أو صانعا، بدليلي المصلحة المرسلة و سد الذرائع[2].

ووجه المصلحة فيه أنّ أرباب الأمتعة لهم حاجة ماسّة إلى الأكرياء، وهم لايرافقونهم في السّفر في أغلب الأحوال، و الأغلب على هؤلاء التفريط والإهمال والخيانة. فلو لم يثبت تضمينهم مع مسيس الحاجة إلى استعمالهم، لأفضى ذلك إلى أحد أمرين:

- عزوف التجّار عن استعمالهم، و بالتّالي ركون التجارة الإسلامية إلى الرّكود، و في ذلك مشقّة على النّاس، ومضرّة على اقتصاد البلاد.

- و إمّا أن يستحملوا ولا يضمّنوا ذلك بدعواهم الهلاك و الضياع، فتضيع الأموال، ويقلّ الاحتراز، و تكثر الخيانة. فكانت المصلحة تقتضي التّضمين.

و يبدو من خلال النّصوص الفقهية، أنّ تضمين الأكرياء يكاد ينحصر في الطعام والإدام، دون غيرهما من البضائع و العروض، إلاّ إذا تعدّى الحمّال[3]. قال مالك: " **القول قول الجمّال في البزّ و العروض إذا قال سرق منّي، أو قطع عليّ الطّريق، أو ادّعى تلف المتاع و العروض صدق، و أمّا الطّعام و الإدام، فالقول قول ربّ الطعام و الإدام ...**[4] ".

و قد سأل سحنون ابن القاسم عن سبب تضمين الأكرياء الطعام والإدام دون البزّ و العروض، و الفرق بينهما، في حين " **قد غاب الجمّال على جميعه. قال لأنّ الطعام أمر ضمّنه أهل العلم و لم يجدوا من ذلك بدّا. أمّا البزّ والعروض فهو أمر ائتمنه عليه. قلت: أتجعله أمينه و قد أعطاه ربّ البزّ و العروض على ذلك أجرا، قال نعم هو أمينه، قال و كلّ شيء دفعته إلى أحد من النّاس وأعطيته على**

---

[1] - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 113 -114.

[2] - هما أصلان من أصول التشريع لدى الإمام مالك. و المصلحة المرسلة هي المصلحة المطلقة، و هي التي لم يشهد دليل شرعي باعتمادها و لا بإلغائها، وإنّما ترك تحديدها إلى الاجتهاد الشرعي الصّحيح، مثل مصلحة جمع القرآن، وتدوين السنّة، و اتّخاذ العملات، و تضمين الصّنّاع و الأكرياء و نحوها.

و الذّريعة هي الوسيلة إلى الشّيء. و السدّ هو إغلاق الخلل. و سدّ الذرائع اصطلاحا: هي الأشياء التي ظاهرها الإباحة و يتوصّل بها إلى فعل محظور، مثل تحريم النظر المقصود إلى المرأة. و نحوها.

[3] - تجدر الإشارة إلى أن هذا الحكم لا يخص أكرياء الدواب فحسب، بل يشمل أرباب السفن أيضا، سنذكرها لاحقا.

[4] - *المدونة*، ج 11، ص 490. هذا، و قد قدّم لنا ابن أبي زيد في *نوادره* لائحة تتضمّن أسماء بعض الأقوات التي يضمنها الكرّي إذا ضيّعها، نذكر منها القمح والشّعير و السّلت، و الدّقيق، والدّخن، والذرة، والفول، و الحمّص، والعدس، واللوبيا، و الجلبان، و نحوها. و من الإدام التي تضمن، السّمن والعسل، والزّيت، والخلّ، و لا يضمنون من الفواكه إلاّ التمر و الزّبيب والزّيتون (*النّوادر*، ج 7، ص 105 - 106). كما يضمن الملح لأنّه لا غنى عنه (ابن عمر، *أكرية*، ص 40). و هي أحكام يخص البحر أيضا.

ذلك أجرا، فهو عند مالك مؤتمن، إلاّ الصنّاع الذين يعملون في الأسواق بأيديهم، فإنّهم لم يؤمنوا على ما دفع إليهم، و في الطعام و الإدام إذا تكاراه على أن يحمله على نفسه... أو على دابته فهو ضامن للطعام و الإدام، إلاّ أن يأتي ببيّنة يشهدون على تلف الطعام و الإدام، إنّه تلف من غير فعل هذا الذي حمله، فلا يكون عليه ضمان، و إن تكاراه على أن يحمل له البزّ و العروض على إبله... أو على دابته، فقال الحمّال إنّ ذلك المتاع و العروض قد ضاع منّي، إنّه يصدّق و هو في المتاع و العروض مؤتمن، إلاّ أن يأتي ببيّنة يستدلّ به على كذبه، وأمّا الطعام والإدام فهو ضامن لذلك، إلاّ أن يأتي ببيّنة على هلاكه..."[1].

يتجلى من هذا النص تشدّد الفقهاء حيال تضمين الأكرياء الطعام والإدام، في مقابل تساهلهم في تضمينهم البضائع و العروض، حيث يكفي الكري أن يأتي ببيّنة على الهلاك، فيسقط عنه الضمان، و له كراؤه بحسب ما سار، لأنّ كراء الدّواب عند مالك - غير كراء السّفن - ليس على البلاغ[2].

و بالرّجوع إلى المسائل المتعلقة بتضمين الأكرياء في بطون كتب الفقه المالكي - و لا سيّما *المدونة* و *النوادر* - لاحظنا أنّ وضعية الكري في صورة هلاك الطعام و الإدام و العروض على يديه، لا تخلو من حالتين:

الحالة الأولى : أنّ الكري لا يضمن الطعام في صورة وقوع هلاكه، وبالتالي لا ينفسخ الكراء بينهما، و إنّما يثبت على المكتري، الذي له الحقّ أن يحمّله بمثله من الطعام إلى المقصد. و من أمثلة ذلك ما يلي :

- أن يقدّم الكري بيّنة واضحة على أنّ هلاك الطعام كان بسبب اللصوص أو الغاصبين أو السرّاق، فلا ضمان عليه، و لربّه أن يأتي بمثله ليحمله، وله الكراء كاملا[3].

- أن يكون هلاك الطعام بسبب **" أمر من الله"** أو **" أمر من السّماء[4] "**، فإن كان معه ربّه أو و كيله، فله أن يأتي بمثل الطعام ليحمله إلى منتهى الغاية، ولا ضمان على الكري، و له الكراء كاملا[5].

أمّا في حالة غياب رب الطعام أو وكيله، فإنّ الأمر يرفع إلى والي ذلك الموضع، ليكري الدواب لمكتري آخر إن وجد، وإلاّ فالمكري

---

[1] - *المدونة*، ج11، ص 490. و قد يفسّر تركيز الفقهاء على تضمين الطعام بما كان يلعبه من دور كبير في عمليات المقايضة، و لا سيّما في مجال المؤاجرة. ففي كثير من الأحيان كانت أجور الحمّالين قدرا معلوما من الحبوب (*المدونة*، ج 11، ص 428، 492). ولعلّ الشّيء الثابت في كافة هذه المعاملات هو شرط الإطعام، وتوفير الأكل طيلة فترة التعاقد أو المؤاجرة، كما لو كان الحافز لذلك هو اتّقاء الجوع، الذي - و لا شكّ - كان آنذاك ظاهرة خطيرة (فتحة محمد، *النّوازل*، ص 398؛ محمد حسن، *المدينة*، ج2، ص 652).

[2] - *المدونة*، ج 11، ص 493.

[3] - *المدونة*، ج 11، ص 491؛ *النوادر*، ج7، ص 106 - 107؛ *المعيار*، ج8، ص 332.

[4] - مثل الكوارث الطبيعية من زوابع رملية، و سيول جارفة و نحوها.

[5] - *المدونة*، ج11، ص 493؛ *النوادر*، ج 7، ص 107.

يطلب ذلك، فإن وجد أكرى للمكتري، و إن لم يجد لم يضرّه، و له كراؤه كلّه[1].

- هلاك الطّعام بسبب حامله من غير تعدّ، و بمحضر ربّه أووكيله، فلا ضمان عليه، و لربّه تحميله مثله[2].

- ادّعاء الكري تلف الطعام أو ضياعه، مع تقديمه بيّنة على ذلك، فيقال لأرباب الطعام: " **هلمّوا طعاما مثله يحمله لكم الجمّال إلى منتهى الغاية، وعليكم الكراء كاملا**[3]".

- عثار الدّابة إذا لم يغرّ الكري، فهي بمنزلة ما يصيبه من حريق أو سيل أو عداء اللصوص، " **فعلى أرباب المتاع أن يحمّلوهم مثل ذلك و إلاّ أعطوهم الكراء تامّا...**[4] "، و غيرها من الأمثلة.

الحـالـة الثّانـية: أنّ الكري لا يضمن المتاع و العروض في صورة وقوع هلاكه، و تثبت الكراء على المكتري الذي ليس له الحقّ أن يحمّله بمثل ذلك إلى المقصد. و من أمثلة ذلك:

- أنّ العلماء أجازوا للأكرياء حبس ما حملوا بكراء لدى وصولهم إلى المقصد، حتّى يستوفوا أجور كرائهم. و في حالة ضياع تلك الأمتعة التي حبسوها من البزّ و جميع الأشياء، ما خلا ما يؤكل و يشرب، فلا ضمان عليهم فيه " **إلاّ أن يغيبوا به و يحوزوه عن أصحابه، فيكون بمنزلة الرّهن، و يكونون ضامنين لما في أيديهم. و أمّا ما لم يغيبوا عليه و يحوزوه فلا ضمان عليهم فيه، و يكون لهم الأجر كاملا...**[5] ".

- هلاك المتاع و العروض - غير الطعام - بسبب الدّابة، مثل عثارها، فلا يضمن الكري إذا لم يغرّ، و كان ذلك بمحضر ربّ المتاع أو وكيله، أو أتى الكري ببيّنة على ذلك، " و **لأنّ كلّ ما يجيء من قبل الدواب** [عند مالك] **فهو هدر لا شيء فيه، لأنّ العجماء جبار، إلاّ أن يكون قد ذعرها رجل، أو فعل رجل شيئا، فأسقطت ما عليها بفعل ذلك الرّجل بها، فيكون ضمانها على الذي فعل ذلك بها**[6] ".

- هلاك المتاع و العروض - غير الطعام - بسبب حامله، فلا ضمان عليه إذا لم يكن متعدّيا، و أتى ببيّنة[7] على ذلك، و لكن لا كراء له،

---

[1] - *النوادر*، ج7، ص 101.

[2] - *المدونة*، ج11، ص 496؛ *النوادر*، ج 7، ص 106.

[3] - *المدونة*، ج11، ص 496.

[4] - *نفسه*، ج11، ص 497.

[5] - *المدونة*، ج11، ص 496.

[6] - *المدونة*، ج11، ص 490، 414؛ *النوادر*، ج7، ص 107.

[7] - لا ندري كيف ستكون هذه البينة من الناحية العملية؟ ألا يعني هذا أن إجابات العلماء اتّسمت أحيانا بصبغة نظرية؟ إن صح هذا، هل يمكن أن نستنتج أن مسائل الكراء اعتمدت بالأساس على الأعراف والعادات المحلية؟ ربما يكون ذلك. إلا أنه من الراجح أنّ علماء المالكية بالغرب الإسلامي اعترفوا بالعديد منها.

ولا علــى ربّه أن يــأتـــي بمثله ليحمله إلـــى منتــهى الغــاية[1]. و غيــرها من الأمـثلة.

على أنّه إذا كان هروب الدابة بسبب الكري فهو ضامن، و لا كراء له[2]. ويضمن كذلك كلّ من تسبّب في نفار الدابة، كالذي يرقد على قارعة الطريق، أوعلى حافته و يفاجئ الدابة بحركاته فتهرب[3]. و فيما يتعلق بصولة الجمل على راكبه، فقد قال مالك" **في الجمل الصؤول صال على رجل فخافه فقتله إنّه هدر، إذا ثبت أنّه صال عليه، فإن لم تقم بيّنة ضمن الجمل[4]** ".

و نخلــص من هــذا كله، أنّه كلما تعلق هلاك المتاع بالطعام، فإنّ على الكري أن يثبت براءته ببيّنة، حتّى يسقط عنه الضمّان، و في تلك الحالة، فإنّ الكراء ثابت، و لرب المتاع أن يأتي بمثله، ليحمله إلى منتهى الغاية.

أمّا إذا تعلق هلاك المتاع بالعروض ـ غير الطعام ـ و أثبت الكري البيّنة على التلف و الهلاك، فلا ضمان عليه، و لا كراء له إذا كان سبب الهلاك متأتيا منه، ولا على ربّه أن يأتي بمثله ليحمله إلى المقصد. و هو حكم لا يراعي مصلحة المكتري الذي ـ بدوره ـ لم يسلم من الخلاف مع الكـري في مواضع متعدّدة بخصوص الكـراء.

---

1 ـ *المدونة*، ج11، ص 490؛ *النوادر*، ج7، ص 106. و قد ذهب مــالك إلى القول بأن لا ضمان في هلاك صبيّ مملوك يسقط عن الدابة، بسوق السّائق و يموت، " فلا شيء عليه إلاّ أن يكون قد ساقها سوقا عنيفا، لا يكون مثل سوق النّاس..." (*المدونة*، ج11، ص 497).

2 ـ *النوادر*، ج7، ص 102.

3 ـ *نفسه*، ج13، ص 526.

4 ـ *نفسه*، ج12، ص 514.

2 ـ المشاكل المرتبطة بالمكتــري[1]

كلمة " **المكتــري**" اسم فاعل من "اكترى، يكتري، اكتراء"، فهو مكتري، أي فاعل الكراء. و يرادفه في كتب الفقه كلّ من " **المتكاري**"، وهو أيضا اسم فاعل من فعل " تكارى". و كذلك " **المستكري**"[2]، اسم فـاعل من فعل " استكرى"، بمعنى الذي يلتمس كراء شيء مّا من غيره.

و بناء على ذلك، فإنّ المكتري هنا، هو من يلتمس كراء دابة مّا ـ قد تكون جملا أو بغلا، أو حمارا أو خيلا ـ من ربّها، لركوب، أو حمل متاع مّا إلى مكان معيّن[3].

و قد يكون المكتري هذا هو ربّ المتاع المحمول، فيصطحب الكري في الطريق، و فـي صـورة غيـابه كـان أحيـانا يوكّل من يسهر علـى أمـن متـاعـه أثناء السّفـر، عبّــرت كتب الفقه عن هـذا الشّخص بـ " **خليفة المكتـري أو وكيله**[4] ".

علــى أنّ الوكيل يطلق و يــرا د به أحيــانا شــريك ربّ المتـــاع فــي البـلد المقصـــود[5]. جـــاء فــي *المدونة* : " **و كذلك المتكاري يبعث الجمّال إلــى وكيله في بلد مّا فلا يجـده هنـــالك ...** [6] ". هذا من جهة.

و من جهة أخـرى، قــد لا يكـون المكتـــري هـــو ربّ المتـــاع، أوصــاحب رأس المال، و إنّما عاملا عليه. و فـــي تلك الحالة يكون إمّا أجيـرا أومقــارضا[7].

و يتحـدّد ذلك بنوعية الأمــوال المقدّمة إليه، فإن كــانت تلك الأمـوال عــروضا و سلعا، فـلا يصلح عنـد مــالك القـراض إلاّ فــي العين من الذهب أو الورق، ولايكـون في شيء من العـروض والسّلع[8]، أو بالأحـرى يتعيّن ـ عند مــالك ـ علــى من يبيــع بضـــائع فــي أمــاكن نــائية لفائــدة الغير، أن لا يتقاضــى ســوى مكـــافأة محدّدة، فهو لم يعـد شــريكا يتقاسم الأربــاح مــع

---

[1] ـ للمزيد من المعلومات حــول كــراء الجمال، انظــر (أحمد الشتيوي، *مظاهر*، ج2، ص 710 و ما بعدها).

[2] ـ *المدونة*، ج11، ص 476.

[3] ـ لم يراع في عملية الاكتراء اختلاف الأديان، فقد كان اليهودي يكتري الدابة من المسلم، وكذلك النّصارى، والعكس كان قائما أيضا (*المعيار*، ج8، ص262).

[4] ـ *المدونة*، ج11، ص 493.

[5] ـ *النوادر*، ج7، ص 97 ـ 98.

[6] ـ *المدونة*، ج11، ص502.

[7] ـ تجـدر الإشارة إلى أنّ مالكا منع أن يكون مع القراض كراء، و إلاّ أصبحت إجــارة، و هـو مــا يعني أنّ عامل القــراض سيكتــري الدابة من غيــر صاحب المال (*الموطأ*، ص 600). و للمزيد من المعلومـات حـول القــراض انظــر (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 440 ـ 465).

[8] ـ *الموطأ*، ص 599، 601 ـ 602.

مقدّم المال، بل مجرّد أجير[1]. و تلك هي الوضعية التي كان عليها في القرن 9هـ/15م - حسب قول البرزلي - أغلب " **الباعة المتجولين**" في إفريقية، الذين كان التجّار يسلّمون إليهم البضائع، باستثناء أيّ مبلغ نقدي، و يطوفون في أرجاء البلاد " **من الشرق إلى الغرب**" لترويجها[2].

أمّا إذا كانت الأموال المقدّمة إلى المكتري ليعمل فيها نقودا من الذهب والفضّة، فهو عامل قراض. و يتمثّل القراض في تقديم صاحب رأس المال إلى شخص آخر مبلغا من المال، لاستعماله في مؤسّسة تجارية، واقتسام الأرباح مع مقدّم المال، حسب نسبة محدّدة من قبل[3].

و قد التجأ إليها في أغلب الأحيان التجّار المسلمون - بمن فيهم المغاربة - المتحكمون في تجارة القوافل، أو الخواص الراغبون في استثمار أموالهم في بعض المعاملات[4]. فكان عمّال القراض يكترون الدواب من هذه الأموال، بما أنّ أغلبهم فقراء، يعملون في ظلّ ظروف هي أقرب إلى الافتيات، و التي دفعت بالكثير منهم إلى الإخلال بشروط الأمانة، كما يتّضح من تفاصيل المنازعات في كتب الفقه[5].

و في الواقع، فقد ارتبطت بالمكتري سواء كان ربّ المال أو المتاع أو أجيره أو شريكه، مشاكل في معظمها أخلاقية، مثل الخيانة والكذب و نحوها، مما جعله في خلاف دائم مع الكري.

---

[1] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 258. والجدير بالملاحظة أنّ القراض بالعروض (البضائع) كان معمولا به أيضا في إفريقية على نطاق واسع، على الأقل منذ القرن 4هـ / 10م ، وذلك حسب صيغة بارعة اعتنى ابن أبي زيد القيرواني بتوضيحها في *رسالته*، وتشتمل العملية على مرحلتين مميزتين: يستلم العامل في القراض السّلع التي سيبيعها في مكان بعيد، مقابل أجرة معلومة، ثم يشترك في الأرباح المتأتية من بيع تلك السّلع . فالعامل هو في المرحلة الأولى مجرّد أجير إلى أن يتمّ بيع العروض، فسيصبح عندئذ شريكا منتفعا بالأرباح حسب الصّيغة المتعارف عليها (إدريس، *الدولة* ، ج2، ص 278).

[2] - يبدو أنّ الإمام البرزلي تجاوز المعنى الحقيقي للعبارة، فشبّه ذلك التجول للبيع بالقراض (البرزلي، *جامع*، ج5، ص 290؛ الدباغ، *معالم*، ج1، ص 221).

[3] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 257.

[4] - تجدر الإشارة إلى أنّ قلة اليد العاملة بالغرب الإسلامي الوسيط، هي التي اضطرّت التجّار المموّلين أحيانا إلى التعامل مع عامل القراض، وفق شروطه التي قد تكون مجحفة أحيانا، مثل اشتراطه على صاحب المال ربحا معيّنا، أو اشتراطه العمل في المال سنين لا ينزع منه. و هي شروط منعها مالك (*الموطأ*، ص ص 599 - 600). و كذلك الظروف العامّة المحيطة بالتجارة البعيدة المدى، بسبب أخطار القرصنة بالبحر، و انعدام الأمن بالبرّ، فكان التاجر (عامل القراض) بسبب ذلك عملة نادرة. و لهذا، فمن المحتمل أن يكون ذلك من جملة الأسباب التي تدفع التجّار المموّلين إلى العمل في إطار الشّركة، ولا سيّما شركة القراض (فتحة محمد، *النوازل*، ص 320، 331، 398).

[5] - *المعيار*، ج8، ص 203، 205، 208، 210، 211. هذا، و كان دفع المال على وجه القراض لأهل الذمة - و لا سيّما اليهود - أمرا معمولا به، خاصّة في إفريقية، و عمّ أرجاء الغرب الإسلامي في القرن 8هـ / 14م، نظرا للدّور الذي كان يلعبه اليهود في التجارة المتوسّطية، و لأهميّتهم بالنسبة للعصبيّات الحاكمة (فتحة محمد، *النوازل*، ص 324).

إلاّ أنّ المرض أو الموت قد ينزل على المرء في أيّ مكان أثناء عملية الكراء. فقد سأل سحنون ابن القاسم " **لو أنّ رجلا اكترى إلى مكّة ليحجّ فسقط، فاندقّت عنقه، أو انكسر صلبه... أيكون هذا عذرا، و يفسخ الكراء فيما بينهما في قول مالك، قال لا يفسخ الكراء بينهما في قول مالك. قال ولا يفسخ الكراء فيما بينهما، و إن مات أيضا لم يفسخ الكراء، و يقال له أو لورثته اكروا هذا الكراء الذي وجب عليكم، واغرموا الكراء الذي عليكم**[1]".

و قد ذكر ابن رشد إجماع المالكية، على أنّ الكراء لا يفسخ بموت أحد المتكارين، إلاّ ابن دينار الذي شذّ بالقول " **إنّ الكراء ينفسخ بموت المكتري**[2] ".

و قد ذكر البرزلي في ***جامعه*** أنّ رجلا سافر "بناحية بلاد المغرب بمتاع و قراض، اشترى به متاعا بتونس ثمّ مات هنالك، فحوسب عليه الكراء[3] ".

و من البديهي القول إنّ مثل هذا الموت الفجئي الطارئ شكّل جدالا واسعا، و نقاشا حادّا بين الكري و أصحاب الأموال من جهة، و بينه و بين ورثة الميّت (المكتري) من جهة أخرى.

على أنّ هروب المكتري مثّل نقطة خلاف كبرى بينه وبين الكري بما أنّه خيانة. وصفة ذلك كما قال مالك في *المدونة* "**الرّجل يتكارى من الرجل الظّهر ويواعده يلقاه بها في مكان كذا و كذا، فيأتي صاحب الظهر بظهره فلا يجد المتكاري**[4]". و قد يكون سبب هروبه لعدم إعجابه بالدّابة، أو لغلاء كرائه، أويكون قد اكترى من غيره أرخص منه[5]، وفي كلّ الحالات فإنّ الكراء يلزم المكتري عند مالك، حيث قال:" **يرفع الجمّال أمره إلى السّلطان، فيكري السّلطان الإبل من المتكاري**[6]".

و يلحق بهروب المكتري مخالفة الكري وكيل المكتري في البلد المقصود. فقد قال مالك: " **لو أنّ رجلا اكترى إبلا فبعث بها مع الجمّال على أن يحمل له متاع كذا و كذا إلى بلد كذا و كذا، و كتب إلى وكيله مع الجمّال أن يدفع إلى الجمّال ذلك المتاع الذي أكراه على حمولته، فقدم الجمّال ذلك فلم يجد الوكيل، قال:** [ابن القاسم] **قال مالك إذا لم يجد الوكيل تلوّم له السّلطان**[7] **قدر ما يرى ممّا لا يكون فيه ضرر على الجمّال، فإن جاء الوكيل، دفع إليه المتاع فحمله، و إلاّ أكرى عليه السّلطان الإبل إلى الموضع الذي اشترط على الجمّال أن يحمل إليه المتاع، و يكون الكراء للمتكاري، فإن لم يجد السّلطان كراء إلى ذلك الموضع خلّى عن الجمّال، وجعل له الكراء كاملا**[8] ". هذا في صورة إذا افترضنا وجود سلطان أو إمام في البلد المقصود، و رفع إليه الكري الأمر.

---

[1] - *المدونة*، ج11، ص 474، 494؛ *المعيار*، ج9، ص 85.

[2] - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 129.

[3] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 290.

[4] - *المدونة*، ج 11، ص 502.

[5] - *النوادر*، ج7، ص 96 - 99.

[6] - *المدونة*، ج11، ص 502.

[7] - و قد ورد في *النوادر* لفظا "الإمام" و "السّلطان" (*النوادر*، ج7، ص 97 - 98).

[8] - *المدونة*، ج11، ص 502.

و" إن لم يقدر على وكيل المتكاري، و لم يرفع ذلك إلى السّلطان حتّى رجع"، فقد قال ابن القاسم: " **إن كان في تلك البلدة سلطان، فلم يرفع ذلك إليه، فلا يبطل كراؤه، و يكون له حمولته، و يرجع الثانية، فيحمل له حمولته**". فسأل سحنون ابن القاسم " **إن كان ببلد ليس فيه سلطان**"، فأجاب بقول مالك: " **إذا كان ببلد ليس فيه سلطان تلوّم و طلب الكراء، و انتظر و أشهد، فإذا فعل هذا و لم يأت الوكيل، و لم يجد كراء، رجع، و كان الكراء له على المتكاري كاملا**[1]".

و ما يمكن استنتاجه من هذه الأحكام، هو محاولة الفقهاء من جميع الوجوه، إنصاف الكري حقه من الكراء، سواء في حالة هروب المكتري، أو تخلف وكيله في البلد المقصود، و سواء كان به سلطان أم لا، أو تحصّل الكري على كراء آخر أم لا، أو رفع الأمر إلى السّلطان، و أشهد عليه، أم لم يرفع الأمر إليه ولم يشهد، كما تقدّم.

و يمكن ملاحـظة نفس الاتّجاه لدى الفقهاء، بخصوص قضية تفليس المكتري، و يحدث ذلك لأسباب أهمّها اعتراض الغرماء للمكتري في بعض الطريق. جاء في *المدونة*: " **و كذلك إن اكتريت دابة إلى مكّة، فلمّا كنت في بعض المناهل، عرض لي غريم لي فحبسني**[2]". فرغم هذا الحبس، فإنّ مالكا لا يسقط عنه حقّ الكراء، بل " **الكراء لك لازم، و يقال لك اكر الدابة من مثلك إلى مكّة...**[3]".

ولا شكّ أنّ مثل هذا الحبس كان يدخل ضررا على الكري الذي أعطاه العلماء الأولوية في امتلاك الأمتعة كرهينة حتّى يقبض حقه. فقد قال مالك في هذا الصّدد: " **المكري أولى بالمتاع الذي معه حتى يقبض حقّه، و للغرماء أن يكروه في مثل ما حمل إلى الموضع الذي أكري إليه**[4]". بل إنّ الكري (ربّ الظهر) أولى بالمتاع و إن لم يكن مع إبله[5].

و فيما يخصّ تفليس أحد الشركاء، فقد قال ابن القاسم " **في المقارض يشتري متاعا، و يخرج إلى طرابلس، فقام عليه بطرابلس غرماء له أو لربّ المال. قال مالك: أمّا غرماء ربّ المال فليبيع لهم في ذلك، فيأخذ العامل حصّته، وكان ما بقي لغرماء ربّ المال، أمّا إن قام على العامل غرماء له، فأرادوا البيع ليأخذوا ربحه، فلا يباع حتّى يحضر ربّ المال... لأنّ العامل ليس له في عين المال شيء، و لا يجبر على بيع، ولا يمنع منه**[6]".

و يتجلى حرص العلماء أكثر على إنصاف الكري حقه من الكراء في قضية المقارض الذي اكترى دابة إلى بلدة و باع بثمن منخفض، واغترق الكراء أصل المال كلّه، ففلس المقارض (المكتري)، فقال مالك: " **إن كان فيما باع وفاء للكراء فسبيله ذلك، و إن بقي من الكراء شيء بعد أصل المال كان على العامل،**

---

[1] - *المدونة*، ج11، ص 502؛ *النوادر*، ج7، ص 98.

[2] - *المدونة*، ج11، ص 474.

[3] - *نفسه*، ج11، ص 474.

[4] - *المدونة*، ج11، ص 444، 474. وذلك مثل الصنّاع إذا قبضوا المتاع، ففلس ربّ ذلك المتاع، و لم يعطوا فيه شيئا، فهم أولى بما في أيديهم حتّى يقبضوا منه جميع حقوقهم، و يكون العمل عليهم (*المدونة*، ج11، ص 504).

[5] - *النوادر*، ج10، ص 75. أمّا أجير المكتري فلا يستحقّ الإبل - في تلك الحالة - و إن كانت بيده (*النوادر*، ج10، ص 77).

[6] - *النوادر*، ج10، ص 79.

ولم يكن على ربّ المال منه يتّبع به، وذلك أنّ ربّ المال إنّما أمره بالتجارة في ماله، فليس للمقارض أن يتبعه بما سوى ذلك من المال، و لو كان ذلك يتّبع به ربّ المال، لكان ذلك دينا عليه، من غير المال الذي قارضه فيه، فليس للمقارض أن يحمل ذلك على ربّ المال[1]". و هكذا، فإنّ المشاكل المرتبطة بتفليس المكتري قد يتعدّى الكري، ليشمل ربّ المال الذي أقرضه، ليصبح مدينا لولا تـدخّل الفقهاء، لأنّه لا تـزر وازرة وزر أخــــرى.

و مثل ذلك " العبد يأتي رجلا فيقول له : " يقول لك سيّدي أعرني دابتك إلى موضع كذا و كذا، فيعير الدابة، و يظن أنّ سيّده أرسله كما قال، والسيّد لم يرسله، فتهلك الدابة، فيكون الضّمان على رقبة العبد[2]"، الذي يراه الفقهاء متعدّيا على سيّده بالكذب عليه.

و من أمثلة تعدّي المكتري - أو المستعير - تجاوز المسافة المتفق عليها والزيادة عليها. جاء في *المدونة*: " أرأيت إن تكاريت دابة إلى برقة ذاهبا وراجعا، فلمّا بلغت برقة تعدّيت عليها إلى إفريقية...[3]"."وقال مالك في الرّجل يكتري الدابة من موضع إلى موضع، فيعدل عن طريقه الميل و نحوه، إنّه ضامن [4]". وورد في *النوادر*:" و من كتاب محمد: قال في مكتري الدابة يزيد في المسافة، فقيل إنّه ضامن و لو زاد خطوة. وروى ابن القاسم عن مالك أنّه يضمن في زيادة الميل والميلين، و أمّا ما يعدل الناس إليه في الرّحلة فلا يضمن فيه [5]".

على أنّه إذا تعدّى مكتري الدابة، أو مستعيرها إلى مكان آخر " وهلك، فإذا تصالحا و دفع، ثمّ وجدت الدابة، فليس لربّها بعد. على عكس السّفينة يرمى فيها المتاع، فيتصالح ربّه مع أصحابه على مبلغ، ثمّ يطرحه البحـر، أو توجد المتاع فهو له، و ينتقض الصلح، لأنّ هذا ليس فيه تعدّ، و إنّما هو بشيء توجبه الضرورة، في حين أنّ الدّابة فيه تعدّ [6]".

ولا يقتصر تعدّي المكتري على المسافة فحسب، بل تطاول إلى المدّة والأيّام المشروطة[7]. فقد سأل سحنون ابن القاسم:" أرأيت لو أنّ رجلا اكترى دابة يوما فحبسها شهرا، ماذا عليه..." فأجاب: " عليه كراء يوم، وربّ الدابة مخيّر في التّسعة و العشرين يوما، إن شاء أخذ كراءها فيما حبسها فيه، على قدر ما استعملها أو حبسها إيّاها بغير عمل، و إن شاء أخذ قيمتها من بعد اليوم الذي كان عليه الكراء. و قال غيره: إن كان معه بالمصر، فهي عليه بالكراء الأوّل على حساب ما أكراه، لأنّ ربّ الدابة حين انقضت وجيبته فلم يردّها إليه وهو معه، وهو يقدر على أخذها كأنّه راض بالكراء الأول، و إن كان ذلك في غير مصره،

---

1 - *الموطأ*، ص 602.

2 - *المعيار*، ج9، ص 107، 109.

3 - *المدونة*، ج11، ص 481.

4 - *نفسه*، ج11، ص 478 - 479.

5 - *النوادر*، ج7، ص 118.

6 - على حدّ قول ابن القاسم (ابن عمر، *أكرية السفن*، ص38). وورد مثله في *جامع البرزلي* عن مالك:" من تعدّى على المسافة في الكراء فتضلّ الدابة، فيغرم قيمتها ثمّ توجد، لا مقال له، و إن شاء لم يعجّل" (البرزلي، *جامع*، ج 3، ص 333).

7 - *المعيار*، ج8، ص 284.

فأتى بالدابة على حالها، فربّها مخيّر، إن شاء أخذ الدابة و كراءها لليوم أو الأكثر من كراء مثلها فيما حبسها، إن كان كراء مثلها فيما حبسها أكثر من حساب كراء اليوم، كان ذلك لربّ الدابة، و إن كان كراء ما حبسها على حساب كراء اليوم الذي أكراها أقلّ، كان لربّ الدابة على حسابه بالكراء الأول، عمل عليها، أم لم يعمل عليها، و إن شاء ضمّنه قيمتها يوم حبسها، و لا شيء له من كرائها، إلاّ كراء اليوم الذي أكراها... قال ابن القاسم: " إلاّ أن يكون حبسها اليوم و نحوه ثمّ يردّها بحالها لم تتغيّر في بدنها، فيكون عليه كراؤها ولا يضمن[1]".

وتجـدر الإشارة هنا إلى أنّ علماء المالكية يكرهون كراء الدابة بعينها في سفر الأمد الطويل، و الخارج عن أكرية النّاس، مثل الشهرين فما فوق، في حين يجوّزون ذلك في غير السّفر، من سقي زرع و شجر و نحوها، إلاّ أنّهم يكرهون فيما طال من ذلك كالسنة و نحوها[2].

ونظـرا إلى تزايد الطلب على كراء الدواب مع قلتها في الغرب الإسلامي الوسيط، فقد أجاز الفقهاء للتجّار الالتجاء إلى حجز الدواب بالشّهر والشّهرين قبل المواسم التجارية. فكان التاجر يكتري الراحلة بعينها، و يشترط على ربّها ركوبها بعد شهر أو شهرين. فلم ير مالك بأسا بذلك " **ما لم ينقده**[3]".

على أنّ هناك مشاكلا أخرى متفرّقة مرتبطة بالمكتري، وشكلت نقاط خلاف بينه و بين الكري، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر:

- المكتري يدّعي على الكري أنّه أخذ له حملا و يسمّيه، وينكر الكري ذلك على الإطلاق، فيشتكي إلى السلطان، فيطلب منه إحضار البيّنة[4]. وسواء أتى ببيّنة أم لم يستطع الإتيان بها، فإنّ جوّ العلاقة بينهما سيتكدّر صفاؤها.

- المكتري يخلّي دابته التي اكتراها بعينها، و يتحوّل منها إلى غيرها، "**فإن فعل فعليه في الثانية كراء مثلها ما بلغ، و يبقى كراء الأول قائما بينهما**[5]". ترى، هل يتصوّر تنفيذ هذا الحكم على المكتري بكلّ بساطة و سهولة دون تنازع وتشاجر، رغم أنّه كان السبب المباشر في المشكلة.

- المكتري يكتري دابة على حمل متاع كراء بعينه أو مضمونا، ويسير بعض الطريق، فيبلغه فساد الطريق، فيخيّر الكري بين فسخ عقد الكراء بينهما، أوالعدول إلى طريق آخر قد تكون أطول، فيرفض الكري كلّ ذلك. ومثل هذا الرفض يولّد بينهما سوء تفاهم، فتدخّل العلماء لحلّه، " **فإن كان في الطريق انفلاق بيّن و شدّة لا يرجى كشفها إلى أيّام فيها مضرّة عليهما أو على أحدهما، فلمن شاء منهما فسخ الكراء...[6]**".

---

[1] - *المدونة*، ج11، ص 479. وورد مثله في *النوادر* (ج7، ص 118).
[2] - *النوادر*، ج7، ص 45. و يشهد لذلك ما نجده في كتب الفقه من كراء الدواب مشاهـرة في السّفـر (*المدونة*، ج11، ص 471؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 143).
[3] - *المدونة*، ج11، ص 464.
[4] - *المعيار*، ج9، ص 570.
[5] - *المدونة*، ج11، ص 94.
[6] - *النوادر*، ج7، ص 100. و من المضار التي قد تلحق بالمكتري فوات السوق بتأخّره، في حين أنّ الكري قد تلحق به مشاقّ تعليف دوابه، إن كان عليه ذلك.

- المكتري يكتري دابة أو دواب ليحمل عليها متاعه إلى بلد مّا، فيعترض سبيله سلابون، و ليس معه " **صاحب الظهر**"، فيطلب منه السلابون غرامة مالية لافتداء متاعه، ودواب الكري، " **فهل يلزم صاحب الظهر الذي أكري من** [هذا] **الغرم شيء؟**"[1].

و لا شكّ أنّ الكري لم يكن ليستسلم - ببساطة - عندما يشرّك في هـذا التغريم، كما أنّ االمكتري لم يكن ليرضى - بسهولة - بحكم لا يشرّكه معه في التغريم. و من هنا يكون التنازع و التشاجـر.

- المكتري يكتري دابة لحمل شيء مّا، أو لركوب أو فعل شيء آخر، مثل الزّفاف عليها، وذلك في مدّة معلومة، ثمّ يتوانى عن استعمال الدابة في تلك المدّة المعيّنة، فيطرح السؤال هل عليه الكراء؟ فأجاب الفقهاء: " **عليه الكراء**"، "**إذا أمكنه منها فلم يركبها فقد لزمه الكراء**"[2].

- المكتري يكتري الدابة للسّفر إلى مكان مّا، فتضلّ الدابة منه في الطريق، بغياب ربّها، فيجعل المكتري جعلا لمن يظفر بها، و بعد الرجوع من السفر يطالب المكتري ربّ الدابة بردّ الجعل إليه. و قد قال ابن القاسم بشرعية مطلب المكتري هذا، " **فذلك الجعل يلزم ربّها، إلاّ أن يشاء أن يسلّمها إليه بجعله...**"[3]. ومثل هذا الحكم لم يكن صاحب الظهر ليقبله بسهولة، لأنّه - وبكلّ بساطة - بـريء.

- المكتري يختلف مع صاحب الدابة في تحديد المقصد المتفق عليه، أهي إفريقية - مثلا - أم برقة أم طرابلس؟ فإذا كان الاختلاف قبل الركوب تحالفا وانفسخا، و إن كان ذلك بعد الوصول إلى برقة مثلا أو طرابلس، فلصاحب الدابة كـراء ذلك، ثمّ يتفاسخان[4].

على أنّ مثل هذا الاختلاف قد ينشأ أحيانا عن بعض صيغ العقود الفاسدة، التي قد يلجأ إليها المكتري، مثل الكراء إلى مكان غير مسمّى[5]، كقول المكتري: "**أطلب عبدي الآبق حتّى ألقاه...**[6]"، و لا يذكر اسم مكان. أو يكتري دابة " **يركبها**

---

[1] - البرزلي، **جامع**، ج3، ص 647، ج5، ص 270 - 271.

[2] - *المدونة*، ج11، ص 474.

[3] - *النوادر*، ج7، ص 115؛ *المعيار*، ج8، ص 220، 267.

[4] - *المدونة*، ج 11، ص 483 - 484. و قد يكون الاختلاف في تحديد المقصد بين شريكين في الكراء. فقد ورد في *النوادر* أنّ رجلين اكتريا دابة من رجل، يتعاقبان عليها، و انطلقا من القيروان إلى أن وصلا قابس، فقال أحدهما "كراؤنا إلى طرابلس... و قال الآخر بل كراؤنا إلى قابس... وربّ الدابة غائب..."، فأجاب ابن سحنون: " أنّه يقال لمدعّي طرابلس أقم البيّنة، وتركب إلى طرابلس، و إن لم نجد البيّنة حلف مدعّي الكراء إلى قابس أنّه إليها كان كراؤهما، و قيل لصاحبك اكر نصفها الذي لك في الركوب إلى القيروان أو اركب إن شئت، فإذا لقيت ربّ الدابة فأقرّ بما تدّعي، رجع عليه بما يصير له من القصاص في الكراء من قابس إلى طرابلس ذاهبا و جائيا إليها، وإن قال ربّ الدابة: الكراء إلى قابس فهو مصدّق مع يمينه إذا انتقد، وإن أراد مدّعي قابس أن يأخذ مثل ما أصاب صاحب قصاص الكراء الذي أقرّ لهما به فيما بين البلدين، فذلك له إن شاء، إلاّ أن يثبت على قوله الأول فلا يأخذ شيئا" (*النوادر*، ج7، ص 127).

[5] - *المدونة*، ج11، ص 472.

[6] - *النوادر*، ج7، ص 102.

[مثلا] شهرا إلى أيّ بلد شاء، و البلدان منها الوعرة الشديدة [القليلة الكلإ]، ومنها السّهلة [الكثيرة الكلإ][1]"، فلا يجوز مثل هذا العقد من الكـــراء.

على أنّ المالكية حاولوا تحديد البلد المقصود بالاعتماد على العرف الجاري لدى النّاس. فإذا قال المكتري على سبيل المثال: " **اكتريت دابتك من إفريقية أو من برقة إلى مصر، فقد قال مالك: إنّ العرف عندنا أنّ كراء النّاس إلى مصر، إنّما هو إلى الفســطـاط**[2]".

ومن الأكرية الفاسدة أيضا، الكراء إلى أجل غير معلوم، وكذلك الكراء بأجر غير معلوم[3]. و من صور ذلك، الكراء على النّصف. فقد أجاز الفقهاء للكري أن يكري دابته إلى من يقوم عليها، يوما للكري و يوما للمكتري، في حين منعوا أن تدفع إلى مكتري ينقل عليها بالنّصف، لما فيه من غرر، حيث لا يمكن التكهّن بمدخول يومه[4].

و كما هو الحال في معاملات أخرى، يبدو أنّ أحكام الشّرع لم تكن تراعى دائما، بدليل اعتراض الفقهاء غير ما مرّة، على إعطاء الدابة لمن ينقل عليها بالنصف. و مع أنّ أغلب هذه النّوازل يهمّ بلاد الأندلس، فليس من المستبعد أن يكون الأمر متعلقا بعادة " **عـــرف**"، تمّ العمل بها في كلّ الغـرب الإسلامــي، اعتبارا لما هو سائد إلى حدّ اليوم، من معاملات في هذا الإطار. و يبدو أنّ صمود هذه العادة يرجع إلى صعوبة الامتثال للشّرع في هذه الحالة، وهذا أمر يعكس من جديد صعـــوبة ظروف العيش لدى فئة واسعة من المجتمع المغربي، كانت تدبّر أمـــور حياتها بإيقاعـــات يومية[5].

و يلحق بالأكرية الفاسدة أيضا، الذي يكتري راحلة بعينها، ويشترط على الكري أنّها إن ماتت أخلف له غيرها، فلا يجوز مثل هذا الاشتراط في الكراء[6].

و كذلك كراء دواب كثيرة صفقة واحدة، لحمل أمتعة مّا، دون تسمية نوعية الحمولة، فهو كراء فاسد، لأنّ من " **الحمولة ما لو سمّي لنقبه لظهر الدابة، لم يرض ربّ الدابة فيه بدينار واحد، و آخر لخفّة مؤونته على ظهر الدابة، يكون كراؤه أقلّ من ذلك بما يتفاحش...**[7]".

---

[1] - *المدونة*، ج11، ص 472.

[2] - *المدونة*، ج11، ص 499. و يضاف إلى تعيين المكان المقصود، تعيين المكان الذي ينقد فيه المكتري كريّه، و لا سيّما إذا تعلق الأمر بمقايضة طعام أو إدام، وإلا فالكـراء فاسـد (*المدونة*، ج11، ص428).

[3] - *النوادر*، ج7، ص 128؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 102.

[4] - *النوادر*، ج7، ص 34، 37؛ *المعيار*، ج5، ص 244، ج8، ص 183، 283، 294، 302.

[5] - فتحة (محمد) *النوازل*، ص 310. و تجدر الإشارة إلى أنّ برنشفيك ذهب إلى القول " إنّ الاحترام الكبير " للعـرف" في ميدان المبادلات، قد ساهم في تأخير إدخال أيّ تغيير هامّ في هذا الشّأن. ذلك أنّ العـرف الذي كان ينظّم العمليات التجارية بجميع جزئياتها، قد أمكن له في الأصل إدخال شيء من المرونة على القانون و تنويع تطبيقاته عبر مناطق البلاد المغربية، و لكنّه تحجّر بدوره بعدما صـادق عليه الفقهاء، و سرعان ما ساد جميع المعاملات، و تحوّل إلى عائق في وجه التقدم" (بـرنشفيك، *تـاريخ*، ج2، ص 254).

[6] - *المدونة*، ج11، ص 466.

[7] - *المدونة*، ج11، ص471 - 472. و لعل كلمة " مؤونته" يـراد به"مرونته".

و تدفعنا مسألة تحميل الدابة ما لا تطيق إلى القول بتضمين المكترين، إذا أضرّوا بالدابة أو ضيّعوها. ومن صور ذلك التضمين:

- ادّعاء المكتري أنّ الدابة صالت عليه ولم تقم له بيّنة إلاّ " **مقالته**"، فهو ضامن[1].

- ادّعاء المكتري تهشّم الدابة في صحراء، فخاف عليها و نحرها، وأكل منها، ولا بيّنة له إلاّ قوله، فهو ضامن[2].

- المكتري يحمّل الدابة أكثر ممّا تطيق، فتمرض، ويقدم ربّها على نحرها، ثمّ يعلم أنّ سبب التعجيف هو المكتري، فهو ضامن[3].

- المكتري يترك الدابة عند غير ثقة في طلب ضالة أخرى، فيأتي و يجد الثانية قد ذهبت، فهو ضامن[4].

- المكتري المقارض في صورة نشوب خلاف بينه وبين رب الدابة، بما أنّ المقارض هو من أهل الثقة، فإنّ أقواله تصدّق، إلى أن يثبت ما يخالف ذلك، ومن الأفضل في بعض الحالات تصديق أقوال ربّ الدابة، بشرط أداء اليمين.[5]

- المكتري يحمل حملا - مثل الخشبة - على الدابة، فتنفلت من يده، وتسقط على رجل الدابة، فتكسّرها، فهو ضامن، عمدا كان أو خطأ[6]. و قد قال ابن رشد في هذا الصدد: " **و أموال الناس تضمن بالعمد و الخطإ، وإنّما يفترق العمد من الخطإ في العقوبة: يؤدّب من تعمّد، و لا يؤدّب من أخطأ...**"[7].

- المكتري يضرب الدابة، فيصيب عضوا من أعضائها، كأن يفقأ عينها أو يكسر رجلها، أو يجرح ظهرها، فهو ضامن، لأنّه متعدّ " **إلاّ أن يكون إذا ضرب، ضرب كما يضرب الناس الدواب، فلا شيء عليه**[8]".

و لعلّ اختلاف الناس في سوق الدواب " **ورفقهم و حياطتهم**" بها، هو الذي جعل مالكا يتحفظ في إجازة ربح الكراء في الدواب، فقال: " **لا يعجبني ذلك إذا اكترى دابة ليركبها أن يركب غيره، و قد يكري الرّجل لحاله، ولحسن ركوبه، فأنت تجد آخر لعلّه أخفّ منه، وهو أخرق في الرّكوب منه**[9]".

- المكتري يكذب على ربّ الدابة و يخفيه نوعية الحمولة، ومعلوم أنّ من الحمولة ماهو أتعب للدّابة " **لجفائه أو لشدّة ضمّه على جنبي البعير مثل**

---

[1] - *الموطأ*، ص 653. على أنّ العلماء ذهبوا إلى أنّ من قتلته دابة فهو هدر لا دية فيه (*النوادر*، ج14، ص 161).

[2] - *النوادر*، ج7، ص 216. و تهشّمت الدابة أي خارت و ضعفت (ابن منظور، *لسان*، ج12، ص 612).

[3] - *النوادر*، ج7، ص 118.

[4] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 263.

[5] - *المعيار*، ج2، ص268، 272، ج8، ص 128.

[6] - *النوادر*، ج7، ص 115.

[7] - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 131.

[8] - *المدونة*، ج11، ص 498.

[9] - *نفسه*، ج11، ص 477.

الرصاص و النحاس"، ومنها ما ليس فيها تعب ولا مضرّة على الدابة. فإن حمل عليها ما فيها مضرّة، فأضرّ بالدابة فهو ضامن[1].

و ما يمكن ملاحظته من النصوص المتعلقة بتضمين المكتري، هو حرص الفقهاء على تحميل المكتري الاعتناء بالدابة و الرّفق بها.

فمن أنبل أخلاقيات الحضارة الغربية المعاصرة، إنشاء جمعية للرّفق بالحيوان. وهو إن دلّ على شيء فإنّما يدلّ على خلق إنساني سام. وكان الإسلام قد حثّ على الرفق بالحيوان بصفة عامّة[2]، وبالدابة بصفة خاصة، وذلك منذ قرون عدّة.

و قد تواترت أحاديث عن الرسول صلّى الله عليه و سلّم حول الرّفق بالدابة عند ركوبها، أو تحميلها حملا، و التخفيف عنها، ووجوب تعليفها، ومداواتها عند المرض[3]. بل و حتى عند الذبح، فيجب أن يكون السكّين حادّا كيلا لا تتألّم الدابة[4].

وسار الصّحابة والخلفاء على نهج هذه التعليمات النبويّة بخصوص الرّفق بالدواب. فقد ضرب عمر بن الخطّاب جمّالا لأنّه حمّل جمله ما لا يطيق[5].

---

[1] ـ *المدونة*، ج11، ص 480. و تجدر الإشارة إلى الزوامل و المحامل والأعكام والأعدال. وقد وردت صداها في كتب الفقه. جاء في *البيان*:" .... و يحلف إذا كانت حمولته محامل و زوامل، فأمّا إن كان عكوما و أعدالا، فالقول قول الكري" (ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 122). و قال ابن القاسم: " ... ألا ترى أنّ الزوامل أثقل من المحامل في الوزن، و الزوامل أرفق بالإبل..." (*المدونة*، ج 11، ص 481). و الزوامل جمع زاملة، و هي الدابة التي تحمل عليها الأمتعة من الإبل و غيرها، إلاّ أنّه يبدو أنّهم كانوا يستعملون هذه اللفظة في اصطلاح خاصّ لم نهتد إلى معرفته. و المحامل جمع محمل، و هو شقان يوضعان على البعير، يحمل فيهما مختلف الأمتعة (ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 115، تعليق المحقق؛ ابن منظور، *لسان*، ج11، ص 503، 523). أمّا الأعدال فهي جمع عدل، و تعني " نصف الحمل يكون على أحد جنبي البعير. و قال الأزهري: اسم حمل معدول بحمل، أي مسوّى به" (ابن منظور، *لسان*، ج11، ص 432). و الأعكام جمع عكوم، و هي الأحمال و الأعدال التي فيها الأوعية من صنوف الأطعمة و المتاع. و تقول العرب لخدمهم يوم الظّعن" اعتكموا"، و قد اعتكموا إذا سوّوا الأعدال ليشدّوها على الحمولة (ابن منظور، *لسان*، ج 12، ص 415).

[2] ـ مثل قصّة المرأة التي دخلت النار بسبب حبسها هرّة عن الطعام و الشّراب حتّى ماتت (محمد ضياء الدين الريس، *الخراج في الدولة الإسلامية حتى منتصف القرن الثالث الهجري*، مكتبة نهضة مصر، القاهرة، ط1، 1957، ص 186). و كذلك قصّة البغي الذي دخل الجنّة بسقيه كلبا عطشان بنعله (*صحيح مسلم*، دار إحياء التراث العربي، بيروت، ط2، 1972، ص 43).

[3] ـ وردت في كتب الفقه أحكام متعلقة ببياطرة الدواب، ممّا يدلّ على عناية الفقهاء بالدابة و الحرص على مداواتها عند المرض (*المدونة*، ج11، ص 497).

[4] ـ الريس (محمد ضياء الدين)، *الخراج*، ص 186.

[5] ـ حسين الحاج (حسن)، *حضارة العرب في صدر الإسلام*، المؤسّسة الجامعية للدراسات و النشر والتوزيع، 1992، ط1، ص 192.

و كان الخلفاء يوصون قوّاد جيوشهم بعدم التعرّض للدواب بأذى، حتى وإن كانت للعدوّ[1]. كما كانوا يوصونهم بأن يركبوا " **أضعف الدواب في الجيش لضبط السير**"[2].

و قد نهى الخليفة الأموي عمر بن عبد العزيز أن يجعل في طرف السّوط حديدة، تنخس بها دابة البريد، كما نهى عن وضع اللّجام الثّقيل في فم الدابة[3].

و ظهر المحتسب في المجتمع الإسلامي بمجيء الفقه الإسلامي، فكان من أعماله فرض رحمة الإنسان على الدابة، ويمثّل وظيفته هذا ما تقوم به اليوم جمعيات الرّفق بالحيوان[4].

و قد ذكر ابن الصّغير في معرض أخباره عن الدّولة الرستمية، أنّ الإمام الرستمي الخامس أبا اليقظان بن أفلح بن عبد الوهاب (حكم ما بين سنتي 261 - 281هـ / 874 - 894م)، كان قد أوفد رجالا في أسواق تاهرت، إذا رأوا دابة حمل عليها فوق طاقتها أنزلوا حملها، وأمروا صاحبها بالتّخفيف عنها[5]. و طبيعي جدّا أن يوجد في بقية عواصم الغرب الإسلامي مثل القيروان و فاس، وسجلماسة، وتونس، و قرطبة، محتسبون يسهرون على حمل الناس على الرّفق بالدواب.

هـذا، و تذكر المصادر التاريخية، أنّ المسافرين في الصّحراء كانوا يتّخذون محتسبا للقافلة، سمّي بـ " **المشرف على الجمال**". فكان عمله مركزا على الرّفق بجمال القافلة، ويتمّ ذلك بوسائل منها:

- الطّلب من رفاقه مناجاة الجمال و تغنيتها، لأنّ التّشجيع يدفع الإبل إلى الإيجـــاف في السّيــر.

- مراقبة أحمال الجمال، بتبديل الحمل الثّقيل عن الجمل التعبان والمنهوك، أو تعديل السّروج التي تؤذي الجمال بسبب سوء تحميلها، أو تعديل الحمولة التي قد تضرّ بالدابة في سيرها، بسبب سوء شدّها.

- إعفاء الدابة المعتلّة أو العاجـزة عن اللحاق بالقافلة من حمولتها، وتوزيعها على بقيّة الجمال.

- مراقبة الأسواط التي تنخس بها الـدواب، بحيث لا تكون تحمل في أطرافها ما يضرّ بجسم الدابة، مثل الحديدة، فيمنع ذلك.

- السّهر على مواعيد تعليف الدواب و سقيها، بل و تحديد المرحلة التي يمكن للجمال قطعها دون مشقة أو مضرّة.[6] وغيرها من الأمور التي تجلب الرّفق بالحيوان، و تدرأ عنه العنف بكافة أشكاله.

---

[1] - حسين الحاج (حسن)، *حضارة*، ص 210.

[2] - *النوادر*، ج3، ص 32.

[3] - شلق (علي)، *العقل الفقهي في الإسلام*، دار الحقيقة، بيروت، 1994، ط1، ص 438.

[4] - الشكعة (مصطفى)، *معالم الحضارة الإسلامية*، دار العلم للملايين، بيروت، 1987، ط5، ص 85.

[5] - ابن الصّغير، *أخبار*، ص 88.

[6] - حسنين (أحمد محمد)، *صحـراء*، ص 138.

و يبدو أنّ ظاهرة العنف على الدواب قد استفحلت في عصر الونشريسي (ت 904هـ / 1508م)، ممّا جعله يقاوم تلك الظاهرة بقلمه، ويعدّها من البدعة، لأنّها مخالفة للنّهج الذي رسمه النبي صلّى الله عليه وسلّم، بخصوص الرّفق بالدواب كما مرّ بنا.

يقول الونشريسي في هذا المضمار: " و منها [أي البدعة] **ما يستخفّه بعض النّاس من أذى البهائم، و العنف على الدواب، كإثقالها بالأحمال التّي لا يستقلّ بها، و إرهاقها في سرعة المشي بالضّرب و الزّجر الشّديد، ليستخرج منها فوق وسعها، مثل ما اعتيد فعله الآن من حمّالي الزّرع، و نقّالي الحجارة والجبص، و الخدمة من الزمّالين و غيرهم، فهذا من المناكر التي يجب الاحتساب فيها و منعهم منها، ولا حجّة له في كونه ملكه، فإنّ الحيوان محترم، وحفظ النّفوس واجب، حتّى لو اتّفق أن يرى أحد و قد حمل نفسه فوق ما يطيق من ذلك، و عنف عليها عنفا، يظهر منه سوء نظره لمنع من ذلك، وقهر على إزالته، وجوهد عليه إن أباه** [1]".

و هكذا يظهر أنّ أكثر نقاط النّزاع بين المكتري وصاحب الدابة تكمن في تعدّيه على الدابّة، و لتفادي ذلك، فإنّ الفقهاء حرصوا على توعيته بالرّفق بالدابة، وفي حالة تعدّيه عليها، فإنّ الفقهاء ضمّنوه إيّاها.

---

1 - *المعيار*، ج2، ص 501.

و نخلـــص من هــذا الباب أنّ النقل البري كان الوسيلة الأكثر شيوعا واستعمالا بالغرب الإسلامي الوسيـط، ولا أدلّ على ذلك انتعاش الطرق المنتشرة داخله، و الخارجة منه إلى مصر أو إلى بلاد السّودان.

كما أنّ المغاربة استعملوا جميع أنواع وسائل النقل البري، ولا سيّما الدواب منها، فاستعملوا **الجمال** في الأسفار البعيدة و الصّحراوية، و**الخيل** كمطية جهاد و أبهّة، و**البغال** للغزو و الأسفار و البريد، و**الحمير** للتنقل داخل المدن وبينها. و كلّ ذلك كان في مقابل استغنائهم عن استعمال العـربة، وذلك لعامل اقتصادي بيّنّاه سابقا.

على أنّ النقل البرّي لم تسلم مسالكه من مخاطر و مشقات كانت تعترض المسافرين في طريقهم، فمن هذه المشاكل ما هو **طبيعي**، مثل الزوابع والأعاصير الرملية، والسيول الجارفة، والأراضي السوّاخة، ولا سيّما سبخة توزر، ومشاكل الماء و السّراب في الصّحراء و نحوها. و منها ما هو **طارئ**، يتعلق - غالبا - بفعل الإنسان، و يمكن أن يطرأ على المسافر أثناء السّفر في أيّة لحظة، وفي أيّ مكان، وهي إمّا أن تكون حـرابة بأنواعها من سلب و نهب و سرقة وغيلة وقطع طريق. أو إمّا أن تكون مشاكل مرتبطة بالكري و دابته، أو مشاكل مرتبطة بالمكتـري، مثل خيانته للكري، وتفليسه أو تعدّيه علـى الدابة. وفـي تلك الحـالة، فإنّ الفقهاء ضمّنوه إيّـاها.

هــذا، و رغم شيوع استعمال النقل البرّي لدى المغاربة، واعتبار الـدواب أداة النقل الأساسية لديهم، فإنّه لم يحظ بالصّدى الكافي في مختلف المصادر الفقهية، وذلك بخلاف **النقل البحـري**، الذي كثـر الحـديث عنه في كتب فقه المالكية - ولاسيّما المتأخـرة منها - وذلك رغم كـراهة مـالك ركـوب البحـر إلاّ للجهاد.

الباب الثاني

النقل البحري ووسائله
بالغرب الإسلامي الوسيط

تطل بلاد الغرب الإسلامي على بحرين: أحدهما يحدها من جهة الشمال والشمال الشرقي، حيث يفصلها عن بلاد أوروبا أو "دار الحرب"، وهو البحر الأبيض المتوسط. تمتد سواحله من مدينة برقة الليبية، مرورا بتونس والجزائر إلى مدينة سبتة بالمغرب الأقصى. حيث يلتقي هناك بالبحر الثاني، وهو المحيط الأطلسي الذي يحدها من جهة الغرب. هذا بالنسبة إلى إفريقية والمغربين الأوسـط و الأقصـى.

أمـا الأنـدلس، فيفصلها البحر عن سائر بلاد المغرب، حيث يحدها البحر الأبيض المتوسط شرقا و في الجنوب الشرقي[1]، في حين يحدها المحيط الأطلسي غربا و في الجنوب الغربـي.

و قد كان للمغـاربة مـاض عريق في ركوب البحر، انطلق من الحضارات التي أسستها الإمبراطوريات الفينيقية والقرطاجنية، مرورا بالدولة الرومانية والوندال إلى الدولة البيزنطية على ضفاف البحر. مما يعني اهتمامهم بالبحر وشؤونه، و بالتالي الاعتماد عليه كوسيلة نقل بالدرجة الأولى في تنقلاتهم التجارية والعسكرية على حـد سواء.

ولمّا جـاء الإسـلام، ذكـر البحـر في القـرآن الكريم في مناسبات عديدة[2]. و الذي يهمنا من تلك المناسبات، الأيات التي تشير إلى أنّ البحر وسيلة نقل. فقد قرن القرآن البحر بالدواب في أماكن محدودة، باعتبارهما أهم أسباب التنقل والاتصال بين الأمم و الشعوب والحضارات. نذكر من تلك الأمثلة:" **وعَلَيْهَا** [أي الأنعام] **و على الفُلْكِ تُحْمَلون**[3]"، " **و جَعَلَ لكُمْ مِنَ الفُلْكِ و الأنْعام ما تَرْكَبُونَ**[4]"، "**و لقدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ و حَمَلْنَاهُمْ في البَرِ و البَحْرِ**[5]"، " **أمّنْ يَهْدِيكُمْ فِـي ظُلُمَاتِ البـَرِّ و البَحْرِ**[6]" ، و غيرها من الآيات القرآنية التي تدل بوضوح على إباحة ركوب البحر- مثل ركـوب الدواب - سواء كان هذا الركوب لغرض ديني مثل الحج أو لغرض دنيوي مثل التجارة[7] ، يتساوى في ذلك الرجل و المرأة .

أمـا بالنسبة إلـى السنة، فإنّ الأحـاديث الواردة في البحـر وشؤونه كثيـرة، تشير كلها إلى جواز ركوبه، و لا سيما إذا كان هـذا الركوب لغاية الجهاد

---

[1] - و هو ما عناه البرزلي بقوله :"..... وإنّما سئل على أهل الأندلس لكونهم لا يصلون(إلى الشرق للحج) إلا بركوب البحر" (*جامع*، ج1، ص585).

[2] - من تلك المناسبات أنه تعالى سخر البحر للإنسان ليأخذ منه لحما طريا مثل الحوت و ما شاكله، و يستخرج منه حلية مثل اللؤلؤ والمرجان للباسه (سورة النحل،آية 14)، و انظر تفسيرها في *تفسير التحرير و التنوير* للشيخ محمد الطاهر ابن عاشور، ج 14، ص 119 - 120 .

[3] سورة المؤمنون ، آية 22 ؛ سورة غافر، آية 80 .

[4] سورة الزخرف ، آية 12 .

[5] سورة الإسراء ، آية 70 .

[6] - سورة النمل ، آية 63 . و قوله تعالى أيضا " هُوَ الذي يُسَيِّرُكُمْ فِي البَرِ وَالبَحْرِ" (سورة يونس ، آية 22).

[7] - أشار الإمام البرزلي إلى أنّ ركوب البحر"مباح بالكتاب..." (*جامع*، ج1، ص 585).

أوالحج أو العمرة[1]. فقد ركزت هذه الأحاديث تارة على طهارة ماء البحر أو صيده[2]، و أكّدت أهمية أجر المجاهد في البحر تارة أخرى[3]. إلا أنّ أشهر الأحاديث في هذا الشأن تبقى حديث أم حرام بنت ملحان (ت 28هـ/ 648م). فقد أخرج مالك في *الموطإ* - و تبعه أصحاب الصحاح- في باب الترغيب في الجهاد الثاني من *الموطإ* عن أنس رضي الله عنه قال : كان رسول الله صلى الله عليه و سلم إذا ذهب إلى قباء يدخل على أم حرام بنت ملحان فتطعمه، و كانت تحت عبادة الصامت، فدخل عليها رسول الله صلى الله عليه و سلم فنام يوما، ثم استيقظ وهو يضحك، قالت: فقلت ما يضحكك؟ قال: " **ناس من أمتي عرضوا عليّ غزاة في سبيل الله، يركبون ثبج هذا البحر ملوكا على الأسرّة**" ، قالت: أدع الله أن يجعلني منهم، قال:" **أنت من الأولين**"[4]. الحديث.

أضف إلى ذلك كون النبي صلى الله عليه و سلم يعجبه أن يكون الرجل سابحا،[5] لتقف على مدى جواز ركوب البحر لدى الرسول عليه السلام، وكأنّه بذلك الإعجاب يشجّع على إعداد فرقة بحرية جاهزة للجهاد البحري. بيد أنّ المحاولات الأولى لركوب المسلمين البحر قد باءت بالفشل.

ففي عهد الخليفة عمر بن الخطاب (13-23هـ/634- 643م) وصل الفتح الإسلامي إلى الخليج العربي، فقام واليه على البحرين العلاء بن الحضرمي (ت 21هـ/641م) بهجوم على فارس (إيران) من البحر(الخليج العربي أو خليج فارس)، فهزم العلاء في تلك الموقعة، وفقد من رجاله الكثيرين ، فغضب عليه عمر بن الخطاب، و عزله من القيادة[6]. و من هنا ازداد خوف عمر من ركوب البحر، وحذر ولاته من خوض غماره، و سدّ الذرائع الموصلة إلى ركوب البحر. من ذلك مثلا،

---

[1] - هذا إذا استثنينا حديث " لا يركب البحر إلا حاج أو معتمر أو غاز في سبيل الله..."، حيث يفهم من معنى هذا الحديث عدم جواز ركوب البحر للتجارة، في حين ثبت جواز ذلك في السنة. انظر(*سنن أبي داود*، طهارة، 41 ؛ *سنن الترمذي*، طهارة،52؛ *سنن النسائي*، طهارة، 46؛ (أ. ى) ونسنسك و(ي. ب) منسنج، *المعجم المفهرس* ج1، ص 145)، علاوة على ذلك، فقد ضعّف العلماء إسناد هذا الحديث(*موسوعة الكتب الستة، سنن أبي داود*، إعداد وتعليق عزت عبيد الدعاس، دار الدعوة، دار سحنون، تونس، 1992، ط2، ج3، ص 13 ؛ *المعجم* ج1 ، ص 145).

[2] - مثل حديث:" البحر هو الطهور ماؤه، الحل ميته"(*الموطإ*، صيد،12؛ ابن ماجه، صيد،18 (*المعجم*، ج1، ص144).

[3] - مثل حديث " شهيد البحر مثل شهيدي البر" (ابن ماجه، جهاد، 10، *المعجم*، ج 1ص145). و حديث :" غزوة في البحر مثل عشر غزوات في البر"(ابن ماجه، جهاد،10، *المعجم*، ج32، ص199). وانظر أيضا (*النوادر*، ج 3، ص14) و نحوها.

[4] - *الموطإ* ، ص 406 ؛ ابن رشد ، *البيان*، ج2 ، ص 81. و قد ورد هذا الحديث في *صحيح البخاري*، جهاد، 3؛ *صحيح مسلم*، الإمارة، 160 (*المعجم*، ج 1 ص144، 289).

[5] - *النوادر*، ج3، ص39.

[6] - عبد الحليم (أنور) ، *الملاحة وعلوم البحار عند العرب*، عالم المعرفة، الكويت، جانفي 1979، ص 87 - 88 . و تعتبر حملة العلاء هذا أول حملة بحرية في الإسلام ؛ و يبدو أنّ *النوادر* أشارت إلى هذه الغزوة إذ ورد فيها:" وأبى عمر أن يغزى في البحر" (*النوادر*، ج 3، ص183).

أنّه منع واليه على مصر عمرو بن العاص (ت 43 هـ/ 663 م) من الإقامة بالإسكندرية حتى لا يحول الماء بينه و بين المسلمين[1].

و تذكـر المصادر أنّ مـالكا روى لتلاميذه أنّ عمـر بن الخطـاب سأل عمرا بن العـاص عن البحر، حين استشاره واليه على الشام معاوية بن أبي سفيان (ت 60هـ/ 679 م) بخصوص غزو جزيرة قبرص[2]، فأتى جواب عمرو على أنّ البحر "**خلق قوي يركبه خلق ضعيف، دود على عود،إن ضاعوا هلكوا، وإن بقوا فرقوا** (و في رواية فزعوا)، **فقال عمر: لا أحمل فيه أحدا أبدا**"[3].

مثّل إذن موقف عمر بن الخطاب هذا تكريسا لموقف عرب الشمال من البحر، و هو الخوف المفرط من ركوبه. و يرى محمد بن عبد الكريم المغيلي (ت 909 هـ/ 1503م) أنّ موقف عمر بن الخطاب من البحر لم يكن إلا " **تطبيقا لنظرية الإشفاق على المسلمين، و امتثالا لقوله صلى الله عليه و سلم:" اللهم من ولي شيئا من أمر أمتي فشقّ عليهم فأشفق عليه**[4]". في حين يرى الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور أنّ ذلك " **مؤوّل على الاحتياط و ترك التغرير، حيث قصد منه** [عمر بن الخطاب] **خشية تأخـر نجدات المسلمين في غزواتهم، لأنّ السفن قد يتأخر وصولها إذا لم تساعفها الرياح التي تجري بما لا تشتهي السفن، ولأنّ ركوب العدد الكثير في سفن ذلك العصر مظنة وقوع الغرق، ولأنّ عدد المسلمين يومئذ قليل بالنسبة للعدو، فلا ينبغي تعريضه للخطر، فذلك من النظر في المصلحة العامة في أحوال معينة، فلا يحتجّ به في أحكام خاصة للناس**[5]".

و لذلك، لما مـات عمر بن الخطاب، استأذن معاوية عثمان بن عفان (23 - 35 هـ/ 643-655 م) في ركوب البحر، و بعد إلحاح أذن له في ذلك[6]، فركبه لغزو جـزيرة قبـرص، ثم لغـزو القسطنطينية[7].

---

1 - حسين الحـاج (حسن)، *حضـارة* ، ص418 ؛ عبد الحليم (أنور)، *المـلاحة*، ص88.

2 - و كان الداعي لمعاوية إلى ذلك، العبء الكبير الذي اضطلع به في فتح مدن الشام الساحلية (إبراهيم أحمد العدوي، *الأساطيل*، ص7).

3 - ابن أبي زيد القيرواني، *كتاب الجامع*، ص 283 ؛ ابن رشد، *البيان* ، ج 18، ص 106 ؛ ابن خلدون ، *المقدمة*، ص 200 ؛ التليسي، *تاريخ الحضارة*، ص 172 ؛ و من هنا ظهر رأيان في ركوب البحر:

- رأي عمرو بن العاص، و هو الحذر وتجنب المخاطرات البحرية، وهو الذي اختاره عمر بن الخطاب.

- و رأي معاوية بن أبي سفيان، ينادي بركوب البحر وإعداد أسطول إسلامي لذلك. و ذلك لما لاقاه من صعوبات في فتوح المدن الساحلية الشامية، ويعود ذلك إلى عدم امتلاك المسلمين لأسطول بحري(العدوي، *الأساطيل*، ص 11).

4 - المغيلي (محمد بن عبد الكريم)، *أسئلة الأسقيا*، ص 23 .

5 - ابن عاشور، *التحرير*،ج2 ، ص82 .

6 - اشترط عثمان على معاوية أن يركب البحر بأهله وولده، وأن يختار للغزو من طوعت له نفسه ركوب البحر (ابن أبي زيد، *الجامع*، ص 283).

7 - نشبت تلك المعركة البحرية بين القوتين الإسلامية والبيزنطية، سنة 34 هـ/ 654 م، و تعرف بغزوة " ذات الصواري" لكثرة السفن الحربية فيها (الطبري، *تاريخ* ، ج5 ، ص 46). و قد أشارت *النوادر* إلى غزو المسلمين للقسطنطينية (ج3 ، ص 104).

و في غزوة قبرص، ظهر تأويل رؤيا النبي صلى الله عليه وسلم في حديث أم حرام المتقدم[1].

ولما ولي عمر بن عبد العزيز الخلافة (99- 101 هـ/ 717- 719 م) نهى عن ركوب البحر ، و لم يحمل فيه أحدا حتى مات[2]. و جاء مالك ليكرّس موقف عمر بن الخطاب من البحر المبني على الخوف المفرط من ركوبه [3].

و إذا كان عمر بن الخطاب قد كره ركوبه لقلة عدد المسلمين، أو عدم تمرسهم في ركوب البحر، و بالتالي لا ينبغي تعريضهم للغرق، فإنّ هذا العامل مما لا شك فيه كان قد انتفى - ولو جزئيا - في عصر مالك (ت 179 هـ/ 795 م) . و نتساءل في هذا المستوى عن موقف مالك من البحر و شؤونه؟ هل قلّد عمر في موقفه من البحر؟ و هل تبعه في ذلك تلاميذه أم كان لهم رأي مغاير بشأن ركوب البحر، و لا سيما المغاربة الذين كانت بلادهم تفتح على البحــر.

[1] - و كان ذلك سنة 28 هـ/ 648 م حيث ركبت البحر مع جند معاوية فأتت قبرص، و توفيت بها، ودفنت هناك. و قبرها فيها يزار (*سنن أبي داود*، ص 14، تعليق المحقق). ومن خلال فتوى لمالك عرفنا أنّ أهل قبــرص كانوا مسلمين (*النوادر*، ج 3، ص 133).

[2] - ابن أبي زيد، *الجامع*، ص 283؛ ابن عاشور ، *التحرير*، ج2، ص 82.

[3] - الهنتاتي (نجم الدين)، " البحر و شؤونه في نظر علماء المالكية بإفريقية وفي نظر زهادها إلى منتصف القرن V هـ/ XIم"، *مجلة البحث العلمي*، (المغرب)، عدد 46، 1999 ، ص 49.

المبحث الأول: الفقه المالكي و شؤون البحر

1- مالك و مسألة ركوب البحر[1]

يمكن أن يلاحظ المرء عندما يتصفح الموطأ أنّ عناية الإمام مالك بن أنس بشؤون البحر كانت محدودة جدا، إذ إنّه اقتصر هناك على الحديث عن صيد البحر أساسا و عن طهارة ماء البحر[2]، و لاشك أنّ السبب في ذلك يعود أساسا إلى نوعية الوسط الجغرافي الذي عاش فيه مالك؛ وهي بيئة حجازية- قارية- صحراوية بعيدة عن البحر[3].

إلا أنّ المسائل الكثيرة التي وردت عليه، أو التي طرحها عليه تلاميذه المنتسبون إلى بلدان مشرفة على البحر مثل مصر و المغرب والأندلس، ووصلنا صداها في بعض الأمهات الفقهية، مكّنتنا من استخلاص أهم ملامح موقف مالك من البحر و شؤونه[4]. على أنّ هذه الملامح قد تتحدّد في مجالات عدة أهمها: سفر المرأة في البحر، وركوب البحر للحج أو للجهاد أو للتجارة .

أ- ركوب البحر للحج

الحج هو خامس أركان الإسلام الخمس، و هو فرض عين على كل مسلم و مسلمة لمن استطاع إليه سبيلا، مرة في عمره. وقد ورد في *النوادر والبيان*: **"ومن *المجموعة* .... و كره[أي مالك] أن يحج أحد في البحر، إلا مثل أهل الأندلس الذي لا يجد منه بدا...**[مستدلا بقوله تعالى] **" و أذّنْ في الناسِ بالحجِ يأتوكَ رجَالاً وَعَلى كُلِ ضَامرٍ يَأتِينَ مِنْ كُلِ فجٍ عَميق"**[5] **، و قال: ما أسمع للبحر ذكرا**[6]**"**.

و من البديهي القول إنّ الطرق المسلوكة إلى الحج تختلف من بلد إلى آخر. فبعض البلدان يصل حجاجها إلى بلاد الحجاز بطرق برية بحتة، وبعضها الأخرى يمكن لحجاجها أن يختاروا مسلكين إلى الحج، وهو الحال عند أهل المغرب، الذين كانوا يسافرون إلى الشرق إمّا عن طريق البحر الأبيض المتوسط،

---

[1] - لئن ذكر البحر و شؤونه في المؤلفات الفقهية المالكية ، فقد كان ذلك - على ما يبدو- عبر إشارات سريعة، وردت في إطار أبواب متفرقة منها، مثل باب الجهاد ، لا سيما الجهاد في البحر، و باب الأكرية لا سيما كراء السفن و غيرهما (*الموطأ*، ص 406 ؛ *المدونة*، ج3 ص 463-503 ؛ *النوادر*، ج7، ص 91-127؛ نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، "البحر"، ص 49).

[2] - *الموطأ*، ص 441- 442.

[3] - نعني المدينة المنورة، حيث ولد و توفي الإمام مالك.

[4] - الهنتاتي (نجم الدين)، " البحر"، ص 48- 49.

[5] - سورة الحج، آية 27.

[6] - *النوادر*، ج 2، ص319- 320 ؛ ابن رشد، *البيان*، ج3 ص434-435.

أو عن طريق الجادة أو الصحراء الليبية. على أنّ هناك بلدانا أخرى لا يصل أهلها إلـى الشرق إلا بركـوب البحـر أوقطعه، و هو الحال مثلا عند أهل الأندلس[1].

و قد اختلف العلماء حول ركوب البحر للحج[2]. وقد تقدم في النص الآنف الذكر أن مالكا كره ذلك ، بدليل أنّه لم يسمع للبحر ذكرا في الآية، حيث اقتصرت الآية على ذكر وسيلتين للوصول إلى مكة : المشي و ركوب الدابة. ومن المنطقي جدا أن لا تذكر الآية البحر كوسيلة نقل إلى مكة، لكونها مدينة صحراوية لا تطل على بحر، بحيث " **لا يصل أحد إليها إلا راكبا** [على دابة] **أو راجلا، سواء ركب البحر في بعض طريقه أو لم يركب**[3] "، هذا من جهة.

من جهة أخرى، يمكن أن يفسّر عدم تشجيع مالك على ركوب البحر للحج أو غيره، ببعض العراقيل التي تعترض راكب البحر عندما يرغب في إقامة بعض الفرائض الدينية، لا سيما الصلاة و ما تبعها من وضوء[4]. فهو لا يستطيع القيام بها على الوجه الأكمل[5]. فقد قيل لمالك إنّ المسافرين في السفن، إذا قاموا إلى الصلاة، قد لا يقدر " **أحدهم أن يركع أو يسجد إلا على ظهر أخيه، قال : و لم يركبونـها؟! ويل لمن تــرك الصـــلاة** "[6].

و لا شـك أنّ مثل هذه الأخبار التي كانت تصل إلى الإمام مالك - بفضل تلاميذه الذين ينتسبون إلى بلدان مفتوحة على البحر مثل مصر والمغرب والأندلس- مثّلت مصدر قلق شديد بالنسبة إليه، و من الممكن أن يكون ذلك أحد العوامل التي دفعت مالكا إلى اتخاذ مواقف متشددة في فتاواه المتعلقة بشؤون البحر، لتشديد الخناق على من يهتم بركوب البحر. من ذلك مثلا: أنّ مالكا كان لا يوسّع لراكب السفينة أن يصلي حيثما كان وجهه، و ذلك على عكس المسافر على الدابة، بل إنّه ارتأى أن يدور المصلي إلى القبلة كلما دارت السفينة عن القبلة إن قدر على ذلك[7].

هـذا إذا كانت الصلاة فريضة . أمّا صلاة النافلة، فقد قال مالك: " **لا يتنفل في السفينة إلا إلى القبلة على كل حال بخلاف الدابة** [8]". وقدّم مالك الصلاة

---

[1] - *النوادر*، ج1، ص 320؛ ابن رشد، *البيان*، ج3، ص435؛ البرزلي، *جامع*، ج 1، ص585.

[2] - قـال الإمـام الشافعـي : " لا يتبيّن لـي أنّ ذلك [أي ركوب البحـر] يلــزمه"(*سنن أبي داود*، ج3، ص 13).

[3] - ابن رشد، *البيان*، ج3 ، ص 435. و يمكن أن نستشف من قوله تعالى:"أحل لكم صيدالبحر و طعامه متاعا لكم..." (سورة المائدة، الآية96)، أنّ بعض الحجاج كانوا يركبون البحر في طريقهم إلى بلاد الحجاز، و إلا لما كان لتحليل صيد البحر للمحرم معنى، وهو في حد ذاته، دليل قوي على جواز ركوب البحر للحج .

[4] - كره مالك الوضوء من خليج الإسكندرية الذي يتغير لون مائه بمراحيض تصب فيه (ابن رشد ، *البيان*، ج1، ص 134 -135) . ذكر ابن رشد أيضا أنّ ابن وهب أجاز للمائد في البحر أن يتيمم (نفسه، ج1، ص 197).

[5] - الهنتاتي (نجم الدين)، " البحر"، ص 54.

[6] - *النوادر*، ج1، ص 251 - 252. و قد بلغ هذا الأمر حدا جعل البعض يتعلق بحبل السفينة عند الصلاة حتى لا يسقط (ابن رشد، *البيان*، ج 18، ص 473)، أو يعلق رجـلا و يضع الأخـرى على لوح و يصلي إيماء (*النوادر*، ج3، ص 252).

[7] - *المدونة*، ج 1، ص 123 - 124.

[8] - *النوادر*، ج 3 ، ص 252. و هــو حـكم لا يجــري على المائد في البحـر.

على الساحل على الصلاة في السفينة إن أمكن[1]. كما قدّم الصلاة على صدر السفينة أفرادا على الصلاة جماعة تحت سقفها ورؤوسهم منحنية، لأنّهم في تلك الحالة تـركوا الاعتدال في القيام، " **وصلاة الفذ معتـدلا أحسن منها** "[2]. أمّا إذا لم تكن رؤوسهم منحنية، فإنّ مالكا قدّم صلاتهم جماعة على صلاتهم أفذاذا، ولو كان بعضهم يصلّي بين يدي الإمام أو فوقه أوتحته[3].

على أنّ ذلك لم يمنع مالكا من الإفتاء - و لو على مضـض - ببعض الرخـص لركّاب البحر. من أمثلة ذلك : " **قال ابن القاسم عن مالك: و يصلون** [أي أهل السفينة] **قياما، فإن لم يقدروا فقعودا، و لا بأس أن يؤمّهم أحدهم**[4]". "**ومن *الواضحة* قال** [مالك] : " **و للمائد**[5] **في السفينة أن يصلي قاعدا، ومن ركب أول الوقت في الظهر، و هو لا يصلي للميد إلا قاعدا، فجمعه في البر الصلاتين أحب إليّ . مالك قال: ولا يصلي فيها إلا إلى القبلة، ويستدير كلما استدارت، فإن لم يقدر فلا حرج، و لكن يفتتح أولا إلى القبلة، و أما في النافلة فلا بأس به حيث ما توجهت كالدابة** [6]".

و جاء في *النوادر*: " **قال مالك: و للمسافر في البحر أن يفطر**[7]". وورد فيها أيضا: " **قال ابن القاسم عن مالك... في من سافر في البحر، قال: "إذا جاوز البيوت و دفع فليقصر** [الصلاة][8]". وقال علي بن زياد: " **قال مالك: في الذي ركب البحر فيسير يوما أو أكثر من ذلك يقصر الصلاة** ". وغيرها من الأمثلة التي تدلّ على أنّ مالكا انتهى بالإقرار بالواقع المعاش، وهو أنّ الناس ليس لهم بدّ من ركوب البحر.

وفـي هـذا الإطار يتنزّل وجـود مـادة لأحكـام فقهية تهمّ شـؤون البحـر، و تعتمـد فـي جلها علـى آراء منسوبة إلـى مـالك وأصـحابه[9]. غير أنّ كل ذلك لم يغيّر من موقف مالك من ركوب البحر للحج وهو الكراهة، يتساوى في هذا الحكم الرجل و المرأة. إلا أنّه شدّد الحكم في المرأة، لأسباب منها مسألة التكشّف.

---

[1] - *المدونة*، ج1، ص 123؛ الهنتاتي (نجم الدين)، "البحـر"، ص54.

[2] - *المدونة*، ج1، ص 123 ؛ *المعيار* ، ج1 ، ص 176.

[3] - *النوادر*، ج1، ص 251 - 252 .

[4] - *نفسه*، ج1، ص 251.

[5] - المائد: من أصابه دوران من ركوب البحر. ورد في الحديث في باب فضل الجهاد.

[6] - *النوادر* ، ج1 ، ص 252 . و هذه الأحكام تخص المائد في البحر. و جاء في الحديث "المائد في البحر كالمتشحّط في دمه في البر..." (ابن ماجه، جهاد، 10، ص 938 (*المعجم المفهرس*، ج1، ص 145).

[7] - *النوادر*، ج 2، ص 21.

[8] - *نفسه*، ج1، ص 420.

[9] - رأى الأستاذ نجم الدين الهنتاتي أنّ هذه المادة مشتتة في بطون كتب الفقه، و في إطار أبواب متباعدة بعضها عن البعض. و من الممكن أنّ قلة الدراسات الحديثة في هذا الشأن هي التي جعلت مجيد خدروي يستنتج سكوت " معظم الفقهاء المسلمين عن البحـر وشؤونه" (نجم الدين الهنتاتي، "البحـر"، ص 54) و بالنسبة إلى مجيد خدروي انظر (*الحـرب* ، ص 155).

جاء في *النوادر*: " و كره مالك حجّ المرأة في البحر، لأنّها تتكشّف، ولتخرج في البرّ... " [1]. و ورد في البيان: "وسئل مالك عن حجّ النساء في البحر فكره ذلك، و قال لا أحب لهن أن يحججن في البحر، وعابه عيبا شديدا. قال ابن رشد: إنّما كره من ناحية الستر مخافة أن ينكشفن لأنّهن عورة، وهذا إذا كنّ في معزل عن الرجال و لا يخالطنهن عند حاجة الإنسان، وفي سعة يقدرن على الصلاة، و أمّا إن لم يكن في معزل عن الرجال أو كنّ في ضيق يمنعهنّ من إقامة الصلاة على سنتها، فلا يحلّ لهنّ أن يحججن فيه، وقد منع مـــالك أن يركب حيث لا يصلّى[2]".

و ذكـر الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور أنّ أصحاب مالك تأوّلوا كراهة مالك للمرأة ركوب البحر " لخشية اطّلاعهن على عورات الرجال لعسر الاحتراز من ذلك، فخصّه أصحابه بسفن أهل الحجاز لصغرها و ضيقها وتزاحم الناس فيها، مع كون الطريق من المدينة إلى مكة من البرّ ممكنا سهلا، وأمّا السفن الكبار كسفن أهل البصرة التي يمكن فيها الاستتار و قلة التزاحم فليس بالسفر فيها للمرأة بأس عند مالك [3] ".

يفهم من هذا النص أن مالكا لم يكن يكره ركوب المرأة البحر أصلا، وإنّما كرهها لأسباب قدّمنا بعضا منها، و كلّما انتفت تلك الأسباب والعوامل جاز للمرأة ركوب البحر للحج أو للجهاد[4].

ب- ركـــوب البحــر للجــهاد

الجهاد لغة : هو بذل الجهد لبلوغ هدف محدّد، ويكون ذلك بوسائل أربعة، اللسان أو القلب أو اليد أو السيف.

و **اصطلاحا**: هو استفراغ الوسع في مقاتلة العدوّ ومدافعته بهدف الدعوة إلى الدين[5].

والجهاد نوعــان : جهاد بــري و جهاد بحـــري.

و قد أثبت التـاريخ أنّ الرسول صلى الله عليه و سلم لم يغز على البحر حتى مات، و أنّ أول محاولة قام بها المسلمون في الغزو على البحـر، تمّ ذلك على يـد والـي البحــرين العـلاء بن الحضــرمي في عهد الخليفة عمــر بن الخطــاب.

[1] - *النوادر*، ج 2، ص 320 .

[2] - ابن رشد ، *البيان*، ج3 ، ص 434 -435

[3] - ابن عاشور (محمد الطاهر)، *التحرير و التنوير*، ج 2، ص 82.

[4] - رغم كراهة مالك ركوب المرأة البحر للجهاد، فإنّ حديث أم حرام المتقدم ذكره يدل بوضوح على جواز ركوبه للنساء، وذلك على الصفة الجائزة (ابن رشد، *البيان*، ج 3، ص 435).

[5] - و عرف ابن عرفة الجهاد بما يلي: "قتال مسلم كافرا غير ذي عهد لإعلاء كلمة الله أو حضوره له أو دخوله أرضه له " (شهاب الدين ابن عسكر، *إرشاد السالك*، دار الفكر، مصر، 1935، انظر حاشية إبراهيم الأنباني، ص 50).

ثم إنّ المسلمين تمرّسوا في ركوب البحر، بل وتمكّنوا من السيطرة على البحر الأبيض المتوسط في ظل الدولة الأموية والعباسية[1].

و في ظلّ هذه الدولة الأخيرة ظهر ***موطا*** مالك في الفقه والحديث، إلا أنّ هذا المؤلف لم يشمل على كل التعاليم الخاصة بالجهاد في الإسلام، بل إنّه شمل في طياته بعضها فحسب[2].

و بخصوص الجهاد البحري، فإنّ مالكا أشار إليه في ***موطاه*** مرة واحدة، و هو حديث أمّ حرام المتقدم ذكره[3].

إنّ حضور هذا الحديث في ***موطإ*** مالك يحدّد بوضوح موقف مالك من ركوب البحر للغزو، وهو الجواز، غير أنّه لم يكن متحمّسا في التشجيع على ركوبه، لأسباب كنا عرّفنا ببعضها أعلاه.

و لئن بدا الإمام مالك قليل العناية بمسألة الجهاد في ***الموطإ***، فهذا يعود إلى أسباب منها نوعية الوسط الجغرافي الذي عاش فيه، وهي المدينة مركز القداسة، و مركز السلام و الدّعة، بما أنّها لم تكن منطقة حدودية، وإن استرعت تلك المسألة انتباهه، فقد تمّ ذلك خاصّة خارج ***الموطا***، بسبب الأسئلة العديدة التي وردت عليه من أهالي الثغور، فحفظها تلاميذه عنه، وقد وصلنا عدد منها في إطار بعض أمهات كتب الفقه المالكية مثل ***المدونة والنوادر*** و ***البيان*** لابن رشد ونحوها[4].

ومن تلك الأسئلة التي طرحها تلاميذ مالك عليه وتخصّ الجهاد البحري نذكر الأمثلة التالية:

عندما سأل أهل المغرب مالكا عن الموقف الذي يمكن اتخاذه تجاه قراصنة البحر قال: " **ناشدوهم الله في ذلك، فإن أبوا وإلا السيف**"[5].

و سئل مالك عن " **القوم يغزون في البحر**"، و فرّقت الريح بينهم قبل الحصول على الغنيمة. فكان ردّ مالك " **إن كان إنّما ردّهم الريح و ليسوا رجعوا، فلهم سهمانهم في الغنيمة مع أصحابهم**"[6].

---

[1] - **مؤنس (حسين)، *تاريخ*، ص 46 .**

[2] - **إذ إنّ صاحبه لم يذكر منها إلا التي تتماشى و مبادئ مذهبه، و قد أتت عموما على شكل أحاديث و آثار يغلب عليها الجانب النظري، وكانت تتميّز عموما باتفاقها مع روح الإسلام و أخلاقياته المبنية على التسامح الديني، والرفق بغير المسلمين في صورة وقوعهم في الأسر، وعدم التطرف في النكاية بهم و بثرواتهم، و احترام العقود المعقودة معهم (نجم الدين الهنتاتي ، "الجهاد بين النظرية و الواقع لدى علماء المالكية بإفريقية خلال العهدين الأغلبي والفاطمي"، *مجلة معهد الآداب العربية*، (تونس)، عدد 179، 1997، ص 3 - 4).**

[3] - ***الموطا***، **ص 406 .**

[4] - **الهنتاتي (نجم الدين) ، "الجهاد" ، ص 5 .**

[5] - ***المدونة***، **ج3، ص 3 .**

[6] - ***نفسه***، **ج3، ص 34 ؛ نجم الدين الهنتاتي، "الجهاد"، ص21.**

و" **سئل مالك ما أحبّ إليك؟ الرباط أم الغارات في أرض العدو، قال : أما الغارات فلا أدري كأنّه كرهها ، فأمّا السير في أرض العدو على الإصابة، يريد السنة فهو أحبّ إليّ** [1] ".

و قال مالك : " **الغزو على الصواب أحبّ إليّ من الرباط، والرباط أحبّ إليّ من غـزو على غير الصّواب**"[2].

ويمكن أن نلاحظ من هـذا النـص الأخير أنّ تلك الأسئلة لم تقتصر على الجهاد في البحر فحسب، بل و المرابطة على البحر ونشاطاتها أيضا، ممّا يدل على اهتمام الفقه المالكي بمسألة الجهاد البحري، وأنّ تلاميذ مالك- ولا سيما الذين تطل بلدانهم على البحر- كانوا بحاجة ماسّة إلى دواوين فقهية تخصّ الجهاد البحري يرجعون بها إلى بلدانهم.

فقـد سئل مـالك عـن حقـيقة المـرابطة فأجـاب: " **ليس مـن سكـن بـأهله فـي مثـل الفسطـاط و الإسكنـدرية وطـرابلس من أهل سـواحل البحـر مـرابطين، و إنّـما المـرابط مـن خـرج مـن منـزله فـرابط في نحـور العـدو وعلـى السواحـل حيـث الخـوف**"[3].

كمـا سئل مالك أيضا " **عن القوم يكونون في الحرس في الرباط، فيكبرون بالليل و يطربون و يرفعون أصواتهم. فقال : أما التطريب فلا أدري وأنكره. و قال: أما التكبير فلا أرى بأسا**"[4]. وغيرها من الأمثلة .

على أنّ هذه النصوص جاءت لتدل على اهتمام مالك بمسألة الجهاد البحري، و بالتالي الإذعان للواقع المعاش، رغم كراهته ركوب البحر ولو تعلق الأمر بشأن ديني مثل الحجّ و الجهاد، ونتساءل هنا عن موقف مالك من ركوب البحر لأمر دنيوي مثل التجـارة و نحوها.

---

[1] - *النوادر*، ج 3، ص 15؛ ابن رشد، *البيان*، ج2، ص 521.

[2] - *النوادر*، ج 3، ص 13.

[3] - *النوادر*، ج 3، ص 16 . و رغم اختلاف الباحثين في تحديد مفهوم الربـاط، بسبب تطور وظائفه عبر التاريخ ، فإنّ هذا النص يشير بوضوح إلى أنّ الرباط مقرون بفكرة الجهاد، و مقرون أيضا بفكرة الإقامة على الساحل، و بالتالي ملازمة الثغر قصد مراقبة العدو. و للمزيد من المعلومات حول الرباطات بإفريقية انظر (نجم الدين الهنتاتي، "الرباطات بإفريقية في العهدين الأغلبي والفاطمي"، *أعمال ندوة تاريخ التحصينات بالبلاد التونسية* ، أيام 4 و 5 و 6 أكتوبر 1999، تونس، جويلية 2001 ، ص 51 -66). على أنّ هذا النص المذكور أعلاه والمنسوب إلى مالك، يمكّننا من مناقشة ناجي جلول عندما ذهب إلى القول بغياب عبارة " رباط " في العهد الأغلبي (*الرباطات البحرية بإفريقية في العهد الوسيط* ، مركز الدراسات والبحوث الإقتصادية، تونس، 1999، ص 188). كما وردت أيضا عبارة " رباط تونس" في إحدى الفتاوي المنسوبة إلى سحنون بن سعيد **(Talbi (Mohammed), “Intérêt des œuvres juridiques traitant de la guerre pour l’historien des armées médiévales ifrikiennes », dans *Etudes d’histoire ifrikienne et de civilisation musulmane médiévale*, tunis, 1982, p,108).**

[4] - *المدونة*، ج 1، ص 402

ج – ركــوب البحــر للتجارة

فصل البحــر بين عالمين: دار الإسلام و دار الحــرب[1]، وهو يربط بينهما في نفس الوقت، أي أنّه ساهم في إقامة علاقات بينهما. ورغم أنّ هذه العلاقات كانت مقامة غالبا على العداء [2]، فإنّ ذلك لم يمنع دخول المسلمين أحيانا في علاقات سلمية مع الروم، و تقدّم عمليات تبادل الأسرى، و عقود الصلح (المهادنة) وعهود الأمان أحسن مثال على ذلك[3].

فعهد الأمان كان بمثابة **"جواز السفر بيد الأجنبي يمكّنه من الإقامة في دار الإسلام"**[4]. وهذه التعليمات من مـالك هي أساسا عبارة عن ضمانات للتجار الأجانب لتشجيعهم على التبادل التجاري مع دار الإسلام[5]. على أنّ مالكا لم يقف عند هذا الحد، بل ذهب إلى القول إنّ الحربي الذي يدخل دار الإسلام" **بمال كان للمسلمين فلا يمكن استعادته**[6]"، " **و إن مات بدار الإسلام و هو مستأمن و ترك مالا فهو يعود لورثته بدار الحرب**[7] ". وأكثر من كل هذا، أشار مالك إلى عدم التعرّض للحربي الــذي ينزل فــي موضع من دار الإسلام دون أمان. جاء في *البيان*: " **و سئل مالك عن قوم من تجار العدو يأتون المسلمين ، وقد تقدّم إليهم ألا ينزلوا إلا بموضع مسمّى لهم، فيأتون دونه. فينزلون بالموضع، فيريدون أن يستقوا الماء فيمنعون من ذلك حتى يقاتلوا، فقال: " إذا منعوا كيف يبلغوا؟ ما أرى أن يقاتلوا، هذه أمور مشكلة، وإنّه ليقال: لا يهرق دم إلا عن أمر يستبين صحته، فلا أحب لأحد أن يقاتل في مثل هــذا و لا يقتل أحدا**[8]".

و ما يمكن استنتاجه من هذه الفتاوي، حرص مالك الشديد على تشجيع الحربيين على السفر إلى دار الإسلام ، ذلك أنّ مالكا كان يقدّم رأيه في هذه المسائل من منطلق الأسئلة التي ترد عليه من أهالي الثغور. وقد أثبت الواقع المعاش في تلك البلدان المطلة على البحر، أن لا مناص من إقامة مثل تلك العلاقات التجارية مع دار

---

[1] - و نعني بـدار الحــرب هنا البلدان الواقعة شمال البحر الأبيض المتوسط، وتشمل الروم و بيزنطة و من والاهم.

[2] - و يقدم نشاط الغزو البحري المتبادل بين الجانبين أحسن مثال على ذلك. انظر (نجم الدين الهنتاتي،" البحر"، ص 53 ؛ نفسه ، "الجهاد"، ص 20-26.

[3] - الهنتاتي(نجم الدين) ، " الجهاد" ، ص 15- 20)

[4] - أشار الأستاذ نجم الدين الهنتاتي إلى أنّ موقف الإمام مالك من أمان العبد المسلم غير معروف . نفس الملاحظة بالنسبة إلى الصبي ("الجهاد" ، ص 18).

[5] - حول العلاقة بين عهد الأمان و التجارة ، انظر(*المدونة* ، ج3، ص 11).

[6] -*المدونة*، ج3، ص 15.

[7] -*نفسه* ، ج3، ص 24؛ الكلبي، *القوانين*، ص 151. على أنّ ابن القاسم بالغ في تأكيد الوفاء بعهد الأمان، فقد رأى عدم التعرض للحربي الذي يدخل دار الإسلام بأمان و معه أسرى مسلمون، و هو أمر لم يقبل به سحنون. وهذا لا يعني طبعا أنّ هذا الأخير قال بنكث العهد، بل إنّه ذهب إلى إيجاب بيعهم عليه، إن كانوا عبيدا أو فديتهم من بيت المال إن كانوا أحرارا (ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 24-25، 66 ؛ *المعيار*، ج2، ص 118). وانظر ردّ ابن حــزم المتشنّج على رأي ابن القاسم (*المعيار*، ج 7، ص 306- 307).

[8] - ابن رشد، *البيان*، ج4، ص 167.

الحرب، فأراد مالك من جانبه أن تكون مساوئ هذا الاتصال أخفّ ضررا بالمسلمين، و ذلك باتخاذ مواقف ليّنة تجاه الحربيين لدخول دار الإسلام. ومعلوم أنّ القاصد يكون عموما أقل شأنا من المقصود، لا سيّما وأنّ مالكا كان يعلم أنّ هذا الاتّصال ما كان ليتمّ إلا بركوب البحـر الذي يفصل بين الدارين .

على أنّه يمكن أن تفسّر تلك المواقف اللينة لدى مالك من مسألة عهد الأمان بمحاولة منه التقليل من رحلة المسلمين إلى دار الحرب للتجارة. ومثل هذه الرحلة كان مالك يكرهها " كراهة شديدة"[1]، بل إنّه ذهب إلى المنع من ذلك. جاء في *البيان* : " **و سئل مالك عن الخروج إلى أرض الشرك في البر و البحر للتجارة فقال: لا أحب ذلك و لا أراه له، قد جعل الله لكل نفس أجلا تبلغه، ورزقا تنفذه، وهو يجري عليه أحكامهم، فلا أرى له ذلك**[2]". وورد في *جامع* البرزلي أنّ مالكا"**شدّد الكراهة في التجارة إلى بلد الحرب لجري حكم المشركين عليهم، والتعليل يقتضي أنّ الكراهة على التحريم كما قال المازري**"[3].

على أنّه يحسن التمييز بين اتجاهين في ركوب البحر للتجارة: ركوب البحر للتجارة إلى دار الحرب، و هي البلدان الواقعة شمال البحر الأبيض المتوسط، وهذا الذي عناه مالك بالقول" المنع".

و الدليل في ذلك ما ذكره سحنون من إجماع المسلمين " **على أنّ من أسلم ببلد الحرب فواجب عليه أن يخرج منه إلى بلد الإسلام، ولا يقيم حيث تجري عليه أحكام الكفر، فإذا كان الخروج واجبا عليه مفروضا كان الدخول إليه حراما عليه محظورا. فمن فعل ذلك طائعا غير مكره وهو عالم بأنّ ذلك لا يجوز له كان ذلك جرحة فيه، و سقطت إمامته وشهادته** [4]".

و السؤال الذي يفرض نفسه هنا هل إنّ كراهة هذا النوع من التجارة أومنعه لدى مالك تعود إلى كونها بحرية أم إلى كونها تعقد مع العدو؟

وبالاعتماد على *المدونة* ، فإنّ مالكا اعتبر العاملين في الوقت نفسه[5].

---

[1] - *المدونة*، ج10، ص 270؛ ابن أبي زيد، *الجامع*، ص 283؛ البرزلي ، *جامع*، ج 2، ص 45- 46

[2] - ابن رشد، *البيان*، ج 4، ص 170. قال محمد بن رشد: قوله: "لا أحب ذلك له و لا أراه " معناه لا يحلّ ذلك و لا يجوز ، فقد قال مالك: " لم يكن شأن العلماء رحمهم الله أن يقولوا : هذا حلال و هذا حرام ، و كانوا يكتفون بأن يقولوا : لا بأس بهذا و في هذا سعة، و لا أرى هذا و لا أحب ، وإن كنت لأكرهه، و ما أشبه هذا، و يكتفي بذلك منهم، فعلى هذا أتى جوابه في هذه المسألة و الله أعلم... " (*البيان*، ج 4، ص 170).

[3] - البرزلي ، *جامع*، ج 2، ص 45. على أنّ العلماء - بمن فيهم مالك - أجازوا الدخول إلى دار الحرب إذا كـان لمفاداة أسـرى مسلمين (*النوادر*، ج3، ص 383).

[4] - ابن رشد ، *البيان*، ج 4 ، ص 171؛ البرزلي، *جامع* ، ج 2، ص 45- 46. و نلاحظ هنا أنّ سحنون اعتمد على دليلين لتأييد موقف مالك من ركوب البحر إلى أرض العدو، و هما دليلي الإجماع والقياس.

[5] - *المدونة*، ج 10، ص 270. حيث إنّ مالكا كان يؤمن بنظرية عمر بن الخطاب من البحر و هو الخوف المفرط من ركوبه، كما أنّ مالكا كان يتخوّف من تزعزع إيمان المسلمين بمخالطة العدو، و لا سيّما إذا كـان المسلم هـو القـاصد، والعدو هـو المقصود، لشعور القاصد دائما بدونيته أمـام المقصود.

أمّــا الاتجاه الثاني فهو ركوب البحر للتجارة إلى بلاد المسلمين، مثل سفر الأفارقة إلى بلاد الأندلس أو إلى مصر بحرا، والعكس، فقد كان مالك يكره ذلك أيضا[1]، إلا أنّه انتهى بالإذعان، نتيجة لحتمية الواقع المعاش في البلدان المطلة على البحر مثل المغرب والأندلس و مصر. وفي هذا الاتجاه تتنزّل فتاوي مالك المتعلقة بكراء السفن للتجارة، و ما ينجر عن ذلك من خلافات بين أصحاب السفن والتجار، بل و بين التجار أنفسهم، خاصة فيما يتعلق بمسألة طرح الأمتعة عند هول البحر. جاء في *النوادر* : " **قال مالك: لم يختلف من أدركت من العلماء في إجازة ربح الكراء ... في الدواب والسفن** [2]"، وورد فيه أيضا: " **قال مالك: ولا بأس أن يكري سفينته على أن يضرب له ضربة في الشتاء و ضربة في الصيف ...** [3]". "**وقال مالك : و إن اكتروا سفينة مسيرة ثلاثة أيام...**[4]"، وفي *المدونة* سأل سحنون ابن القاسم " **هل السفن مثل الدواب عند مالك قال نعم كذلك، قال مالك هي مثل الدواب** [في الكراء][5]".

و ورد في *المدونة* أيضا: " **قال مالك: لأنّ كراء السفينة على البلاغ** [6]". و جاء في *البيان*:" **قال مــالك في قوم خافوا على مركبهم غـرقـا، فطرحوا من متاعهم...** [7]".

كل هذه الأمثلة و غيرها تسمح لنا بأن نخرج باستنتاجين أساسيين : الأول يخصّ وجود مادة لأحكام فقهية منسوبة إلى الإمام مالك وتهمّ التجارة البحرية.

والاستنتاج الثانــي يخص نظرية مـالك حول التجـارة البحرية وهو الكراهة، حيث عدّلت نوعا ما بفضل الأسئلة المطروحة على مالك من قبل تلاميذه الذين ينتمون إلى بلدان مشرفة على البحـر مثل المغرب والأنـدلس و مصر. فقد كان أهالي تلك البلدان وغيرها من المدن الساحلية في حاجة ماسّة إلى فقه في التجارة البحرية، هذا الأمر دفع بمالك إلى الإفتاء فيها - رغم كراهته لمثل تلك التجارة- وبالتالي تطويع نظريته حول التجـارة البحـرية للواقـع المعاش.

و نتساءل هنا عن رأي علماء المالكية المغاربة في تلك المسائل، لا سيّما إذا علمنا أنّ بلادهم تفتح على البحــــر.

---

[1] - تجدر الإشارة إلى أنّ القرآن الكريم جوّز التجارة البحرية. انظر سورة الإسراء الآية 66 ؛ سورة النحل، الآية 14، و انظر تفسيرهما في تفسير *التحرير* للشيخ محمد الطاهر ابن عاشور(ج14، ص 120، ج 15، ص 159) .

[2] - *النوادر*، ج 7، ص 119.

[3] -*نفسه*، ج 7 ، ص 43.

[4] -*نفسه*، ج 7 ، ص 390.

[5] -*المدونة*، ج 3، ص 390.

[6] -*نفسه*، ج 11، ص 493.

[7] - ابن رشد، *البيان*، ج 15، ص 358.

2- علماء المالكية المغاربة و مسألة ركوب البحر

من المعلوم أنّ العديد من الطلبة المغاربة - ولا سيما الأفارقة- ارتحلوا منذ القرن 2هـ/8م إلى المدينة- حيث الإمام مالك- وهم يحملون في أمتعتهم مسائل كثيرة تتعلق بالواقع المعاش بالمغرب الإسلامي. هذه المسائل تبدو في جلّها غريبة بالنسبة إلى مالك الذي لا يحسن الإجابة عن بعضها نتيجة لاختلاف البيئة[1]: بيئة مدينية قارية صحراوية، خضعت منذ القديم لتأثير الحضارة السامية سواء عربية كانت أو يهودية، بينما خضعت مناطق بلاد الغرب الإسلامي الحدودية و الساحلية، لتأثير الحضارة المتوسطية، و بصفة أدق، لجاذبية الحضارة الرومانية البيزنطية. فاختلاف البيئة بين هاتين المنطقتين يهمّ الجانب الحضاري و الجانب الجغرافي المناخي.

و في إطار هذا الأخير تدخل مسائل البحر. وقد رأينا أنّ موقف مالك من البحر مبني على الخوف المفرط من ركوبه. ومن البديهي أن يتّخذ مالك مثل هذا الموقف من ركوب البحر لسبب بسيط، أنّه لا يعرفه.

كما أنّه من المعقول أن يستغرب أي طالب مغربي من مثل هذا الموقف من مالك، و ذلك بسبب كونه ألف ركوب البحر في بلده.

لكن ما يوافق العقل و المنطق ليس دائما محققا على محك التاريخ، حيث إنّ علماء المالكية المغاربة مالوا إلى تقليد مالك بخصوص مسألة ركوب البحر، وهو الخوف المفرط من ركوبه، سواء كان هذا الركوب للحج أو التجارة أو الغزو[2].

---

[1]- قد يكون ذلك أحيانا نتيجة لأسباب مبدئية، " فقد كان مالك يكره العجلة في الفتيا، و ربما ردد المسائل، وكثيرا ما يقول لا أدري" (نجم الدين الهنتاتي، *المذهب المالكي*، ص 60).

[2]- الهنتاتي (نجم الدين)، *المذهب المالكي*، ص 59 - 60. وهذا يخص أساسا مسألة ركوب البحر، بما أنّ علماء المالكية بالغرب الإسلامي حاولوا بعث تيار اجتهادي خاص فيما يتعلق بالمسائل التي طرحها عليهم المشتغلون في البحر انظر (نجم الدين الهنتاتي، " البحر و شؤونه"، ص 52-60) . كما أنّ فقهاء الأندلس بدوا في فتاويهم حول شؤون البحر أكثر تحررا من فقهاء إفريقية تجاه آراء مالك و أصحابه المصريين (نجم الدين الهنتاتي، "البحر و شؤونه"، ص 66).

أ- العلماء المغاربة و ركوب البحـر للحـج

رغم أنّ بلاد الغــرب الإسلامي تفتح على البحر، فإنّ مسألة ركوب البحـر للحج لم تشغل حيزا كبيرا فـي كتب علمائها فـي فترة الوسيـط الأعلــى.

و قد جاء أغلب هـذه المسائل المتعلقة بركوب البحـر للحج في شكل أسئلة طرحها تلاميذ مـالك- و لا سيما المغاربة- عليه[1]، واكتفى العلماء المغاربة بترديد أجوبة مالك في كتبهم بخصوص هـذه المسألة، دون محاولة تكييفها والواقع المغربــي.

غير أنّ هذه المسألة أصبحت تطرح عليهم بإلحاح بعد الغزو الهلالي في منتصف القرن 5هـ/11م، و ورد صداها بكثرة في مؤلفاتهم، ومع ذلك اكتفوا في إجاباتهم بترديد أقوال السلف، ممّا يعني أنّ علماء المالكية بالغرب الإسلامي، تبنوا - في جلهم - موقف مالك من ركوب البحر عموما، و هو الخوف المفرط من ركوبه. و هــذا الخوف يعني الكراهة.

و بالرجوع إلى فتاوى العلماء و سيرهم سواء في فترة الوسيط الأعلى وما بعدها، يمكن أن نضبط بدقة هذا الموقف المبني على كراهة ركوب البحر للسفر إلى الحج.

فقد أورد أبو العــرب في *الطبقات* أنّ أبــا زكريا الهرقلي- من علماء القرن 2هـ/8م - لما عزم على السفر إلى الحج اشترى حمارا للغــرض بسوق القيروان[2]. و من جهته كان سحنون بن سعيد يركب دابة لما أراد السفر إلى الشرق للحج و طلب العلم.

و إثر غزوة بني هلال، أصبح الحج عن طريق البر مستحيلا. وقد أثار السفر إلى البقاع المقدسة عن طريق البحر على متن سفينة مسيحية عدة مشاكل شرعية و عملية[3]. و مع ذلك لا يمكننا التأكيد أنّ المغاربة قد أمسكوا عن الحج. إلا أنّ آخر كبار الفقهاء في العصر الصنهاجي - أمثال السيوري(ت 460هـ /1067م) واللخمي (ت 478هـ / 1085م) و ابن الصائغ (ت 486هـ / 1093م) ووصولا إلى المازري- رغم إقامته بالمهدية- لم يسافروا إلى المشرق للحج.

و فــي الجملة، فقــد كانوا يــرون أنه يتعــذر أداء فــريضة الحج بالنظــر إلــى المخاطــر المترتبة عليها، ســواء عن طــريق البــر أو البحــر[4].

و قــد سئل السيــوري " هل الحــج اليوم علـــى الفـــور ويجــرّح تــاركه أم لا ؟ فــأجــاب: من قــال إنّه علــى الفــور فهو مطلــق فـــي اليــوم وقبله

1- انظر مثلا *النوادر*، ج1، ص 251،ج 2، ص 319؛ ابن رشد، *البيان*،ج3، ص 435 و نحوها.

2- أبو العرب،*طبقات*، ص 147.

3- انظــر مثلا البرزلي، *جامع*، ج1، ص 594-595 ،ج2، ص 46؛ *المعيار*، ج1، ص 436.

4- إدريس (هادي روجي)، *الدولة الصنهاجية*،ج2، ص 328.

وبعده. فالبحر موجود والسفر فيه اليوم في علمي وغالب الحال يتعذر فيه..."[1].

كما سئل اللخمي" عمّن أراد الحركة إلى الحج، وطريق البرّ في هذا الوقت متعذر، فأراد ركوب البحر فخوّف أيضا من ركوبه و قيل له: إنّ الغالب عليه الغرور و الخوف من الروم و التغرير بما يتّقى على المراكب و أنت معذور في ذلك، فهل يسوغ في مذهبك ركوب البحر على ما يخشى، وهل يلزم الرجل في هذه الأوقات المبادرة بالحج أو التراخي، لأحوال القطاع في الطريق.... فأجاب بالتراخي[2]".

و أرسل المازري رسالة إلى معلمه ابن الصائغ جاء فيها: "...كتبت إليك وقد خطر لي الحركة إلى الحجاز و أملت ركوب البحر لتعذر الطريق في البر ، وقد بقيت في ذلك حيرانا و أدركني منه خوف، فكيف ترى في ركوب البحر للحج على ما فيه من الأغرار ؟" فكان من جملة ما أجاب به" ... فقد قال عمر بن الخطاب اتقوها [أي ركوب البحر]... ما ذكرته من أمر الحج فاصبر حتى يظهر للطريق والسفر وجه... [3]".

و بالنسبة إلى بلاد الأندلس التي يفصلها البحر عن سائر بلاد المغرب وبلاد المشرق، فقد سئل ابن رشد (ت 520 هـ / 1126 م) "عمّن لم يحج من أهل الأندلس في هذا الوقت؟ هل الحج أفضل له أم الجهاد؟ فأجاب: فرض الحج ساقط في زماننا هذا عن الأندلس لعدم الاستطاعة، وهي القدرة على الوصول مع الأمن على النفس و المال ...[4]".

و لما طلب أحدهم من ابن رشد إحضار الدليل على سقوط الحج عن أهل الأندلس، أجاب: " فأما طلبك لأثر يدل على سقوط الحج عن أهل الأندلس بخصوصيته ، فلا نصّ في كتاب و لا سنة يدل على سقوط الحج عن أهل الأندلس ولا عن أحد من المسلمين، و إن كنت تعني أثرا يدل على السقوط لما أحدث من تعاسر السبيل و ظهور الفساد في البر والبحر، فالكتاب والاتفاق ممّا يدل على سقوطه... [5]"، " فالواجب اعتقاد أنّ أهل الأندلس كغيرهم من وجوب الحج لتناول عموم القرآن لهم، فكلما وجدوا السبيل في برّ أو بحر بمشي أو ركوب، وجب عليهم الحج متى وجدت الاستطاعة... فإن لم يوجد سبيل إلا ببذل مال يصونهم من اللصوص، فإن لم يجحف و لا تفاحش لزمهم فرض الحج [6]".

---

[1]- البرزلي، *جامع*، ج1 ، ص 588 . أقر السيوري من خلال هذه الفتوى بوجود رحلات بحرية إلى الحج.

[2]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 593 ؛ *المعيار*، ج1، ص 434.

[3]- *المعيار*، ج1 ، ص 435؛ المعموري (الطاهر)، *فتاوى المازري* ، ص 114 - 115.

[4]- *المعيار*، ج1، ص 432؛ البرزلي، *جامع*، ج 1، ص 584- 585.

[5]- البرزلي، *جامع*، ج 1، ص 585 .

[6]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 585. قال ابن طلحة الأندلسي في *المدخل*:" ولقد لقيت في بلاد المغرب و أنا قاصد الحج من المغرب ما اعتقدت معه أنّ الحج ساقط عن أهل المغرب، بل حرام لما يركبونه من المخاطر (*المعيار* ج1، ص 432).

و ما يمكن ملاحظته من هـذه الفتاوى، هو تقديم الفقهاء سلوك الطريق البري على الطريق البحري إلى الحج، و تقدّم فتوى ابن الصائغ المذكور أعلاه أحسن مثال على ذلك، حيث نهى تلميذه المازري عن سلوك الطريق البحري إلى الحج، و أن ينتظـر حتـى يصلح الطـريق البـري لـذلك، بـدليل أنّ عمـر بن الخطـاب كـان يتقـي ركـوب البحـر أي يكـرهها، أليـس هـذا تقليـدا لموقـف مـالك من البحـر؟ والنتيجـة أنّ المـازري لم يحـج .

وفضلا عن القـرصنة و هول البحر[1]، هناك عامل آخر جعل فقهاء القرنين 5 و6هـ/ 11 و 12م يكرهون السفر إلى الحج سواء عن طريق البر أو عن طريق البحر، و تعني تدهور القيم الدينية.

جاء في جواب للمازري على سؤال عن سقوط فرض الحج في هذا الزمان :"**... و لكن الذي لا يخفى أنّ الحج متى وجد السبيل ولم يخف على نفسه و ماله أو أن يفتن في دينه أو أن يقع في منكرات أو إسقاط واجبات من صلوات أوغيـره فإنّه لا يسقـط وجوبه...** "[2].

لقد شمل تدهور القيم الدينية ظواهر متعددة،[3] وما يهمّنا منها هي ظاهرة الحج. فقد فقدت فريضة الحج محتوياتها الدينية فيما يبدو، وأصبحت في الغالب ظاهرة اجتماعية قبل كل شيء.

ففي الوقت الذي ألحّ الفقهاء على شرط الاستطاعة مبيّنين أنّه فقد أو يكاد في تلك العصور، وصرّح بعض الفقهاء بعدم وجـوب الحـج فـي تـلك الظـروف و لم يقـومـوا به أنفسهم كمـا أسلفنا القـول، نجـد بخـلاف ذلك عنـد العـامة ـ فيما يبـدو ـ بعض التهافت عليه، لاعتقادهم أنّه يسقط ما فـي الذمة من الـذنـوب.

علـى أنّ هـذه الظاهـرة امتـدت إلـى القـرن 8هـ/ 14م. فقـد شهد لنـا الفقيه القيروانـي أبو محمد عبـد الله الشبيبي (ت 782هـ /1380م) بما رآه أثناء سفره إلى الحج بقوله :" **الـذي يقصـد الحـج فـي هـذا الوقت إنّما هـي شهـوة نفـس ... لا لقصـد حقيقـي لله تعالـى، فتـراه مـن حيـن خـروجـه يـرتكب الآثـام من سب الغيـر وتعاطـي الحـرام و تـرك الصلـوات والقـذف والغيبـة... و قـد ينضـاف إلـى ذلك الجهل بـأحكـام كثيـرة من مسـائل الحـج ...**"[4].

كما شهد البرزلي بدوره عندما قال: " **ولا شكّ أنّي شاهدت في سفري للحج بعـض هـذا أو أكثر منه، فإذا كانت الحالة هذه، فبتحصيل فريضة تضيع فـرائـض كثيـرة...**"[5].

---

[1] ـ تعتبران أهم مشاكل المسالك البحرية، سنذكـرها لاحقا.

[2]- البرزلي ،*جامع*، ج1، ص 586 .

[3]- مثل ظاهرة الصيام و ما تبعه من بوقـات في رمضان في جوامع إفريقية حتى في جامع الزيتونة، و ظاهرة زواج المتعة و نحوها (سعد غراب،"كتب الفتاوى"، ص 95- 98).

[4]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 594 .

[5]- البرزلي، *نفسه* ، ج1، ص 594 .

و في مقابل كل من السيوري و اللخمي و ابن الصائغ والمازري نجد أغلب علماء القرنين 7 و 8هـ / 13 و 14م قد سافروا إلى البقاع المقدسة، لكن عن طريق البر، لا عن طريق البحر[1].

لقد كان هؤلاء الفقهاء يكرهون ركوب البحر للحج ، متبنين في ذلك موقف مالك منه. و قد ذهب ابن عرفة إلى المساواة بين من يركب سفن النصارى للحج و بين من يركب البحر للتجارة إلى دار الحرب، وهو أمر منعه مالك [2]. ويحتمل أن يكون مستند الفقهاء في منع مثل هذا الركوب إمّا لأن المسلمين كانوا مغلوبين في البحر، حتى لا يقع إهانتهم من قبل النصارى [3]، أو امتثالا لما ذهب إليه مالك ، حيث كان يكره الركوب مع النصارى في المراكب التي يركبون فيها لأعيادهم " **لما يخاف من نزول السخط عليهم**[4]".

وعلى أيّة حال، فإنّ ذلك لم يمنع من وجود بعض الاستثناءات في كل العصور، حيث نجد بعض العلماء ركبوا البحر للحج مثل المتعبد إسماعيل بن رباح الجزري[5](ت 212 هـ/ 827 م). ومنهم من شجّع على ركوبه للحج، مثل القاضي الأندلسي أبي بكر بن العربي (ت 543 هـ/ 1148 م)، حيث كان يعجب " **لمن يقول إنّ الحج ساقط عن أهل المغرب، و هو يسافر في نفس الوقت من قطر إلى قطر، ويخرق البحار، و يقطع المخارق في مقاصد دينية و دنيوية، والحال واحد في الخوف و الأمن و الحلال و الحرام ...** [6]". هذا وقد أقر البرزلي أنّ بعض " **أهل الصلاح** " كانوا يركبون مراكب النصارى للحج[7].

و هكذا، فإنّ علماء المالكية المغاربة مالوا إلى تقليد مالك في ركوب البحر للحج، فكرهوه، و نتساءل هل تبنّوا الموقف نفسه من ركوب البحر للغزو؟.

1- برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 302 - 309 . على أنّ الرحالة المغربي ابن بطوطة (ت 779 هـ/1377م) تحاشى في رحلته إلى الحج ركوب البحر، فسلك المسالك البرية، ابتداء من طنجة فالجزائر فتونس فطرابلس فمصر ففلسطين، فالشام ، و من هناك عرج جنوبا إلى بلاد العرب الصحراوية، فالمدينة، فمكة (ابن بطوطة، رحلة، ص 1- 14). و قد أشار البرزلي في *جامعه* إلى أنه سافر في قافلة عبر الطريق البري إلى الحج (ج 3، ص 648).

2- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 594 - 595، ج 2، ص 46؛ *المعيار*، ج1، ص 436.

3- البرزلي، *جامع*،ج 2 ، ص 46.

4- *النوادر*، ج 4، ص 368.

5- المالكي، *رياض*، ج1، ص 334 . ولا ندري هل ما كان عزم عليه أبو الطيب المعروف بابن بنت ابن خلدون- و هو من تلاميذ أبي عمران الفاسي - (ت 435 هـ/ 1043 م) يعتبر ميلا من العلماء إلى ركوب البحر، فقد كان دبّر جلب ماء البحر من ساحل تونس إلى القيروان و سوقه خليجا من هنالك بنظر هندسي ظهر له، و لكن المنية عاجلته قبل تحقيق مشروعه (القاضي عياض، *مدارك*، ج4، ص 771.

6- *المعيار*، ج1، ص 433.

7- البرزلي ، *جامع*، ج2 ، ص 46. و ذكر البرزلي من أولئك الفقهاء أحمد القباب - أحد فقهاء فاس - و ابن إدريس- أحد فقهاء بجاية- (*جامع*، ج1، ص 595) . كما أشار برنشفيك إلى أنّ ابن خلدون ركب البحر بدعوى الحج، وذلك في سنة 784 هـ/ 1282م (*تاريخ* ، ج 2، ص 407).

قدّمنا سابقا أنّ الإمـام مـالكا كان يكره ركوب البحر للغزو، ويفضّل المرابطة في الثغور على الغارات[1]، و هذا يعني أنّ مالكا كان يقدّم في نظرية الجهاد، الحرب الدفاعية على الحرب الهجومية[2]، وهو موقف من المنطقي جدا أن تلائم واقعا معاشا في بيئة داخلية هادئة آمنة مثل المدينة مركز القداسة والسلام والدعة، و ذلك بخلاف بلاد الغرب الإسلامـي التي تمثل منطقة حدودية ساحلية، لم تسلم شواطئ بحرها - قبل الإسلام و بعده - من غارات الروم والبيزنطيين ، فلا غرو أن نجد لدى علمائها حماسا في تحصيل مواقف حول الغزو البحري تتلاءم وبيئتهم المغربية.

و من هنا نتساءل هل التزم العلماء المغاربة بلتعاليم مالك أم أنهم حاولوا تقريب تلك المبادئ من الواقع أكثر، و من هنا إدخال بعض التعديلات عليها؟

يبدو أن علماء المالكية المغاربة أكّدوا موقف مالك من البحر وركوبه للغزو و هو الكراهة. فقد أثر عن سحنون بن سعيد قوله في *النوادر*:"**... و أصحابنا يكـرهون الغزو في البحر، و نهى عنه ابن القاسم، وأبـى عمر [بن الخطاب] أن يغـزى فيه**[3]".

يمثّل موقف سحنون النظرة الكلاسيكية المبنية على الخوف المفرط من ركوب البحر، كما يبدو أنّ هذه الفتوى صدرت منه بعد أن نهاه ابن القاسم عن ركوب البحر للغزو. و رغم أنه كان - كغيره من علماء المغاربة - متأثرا بالبيئة المغربية، و يتميّز بحماسة خاصة للقيام بفريضة الجهاد - ولو بحرا- فإنّ نظرية مالك من نـاحية، وتوجيهات ابن القاسم من نـاحية أخرى قد كبتت جزئيا تلك الحماسة، فقد أثر عن سحنون أنه قال:" **أردت غـزوا في البحـر، فسألت عن ذلك ابن القاسم فنهانـي**[4]".

ربّما لهذا السبب ظهر لدى سحنون نوع من الشعور بالندم على تفويت فرص المشاركة في الجهاد، فقد شوهد مرات وهو يبكي عند سماعه لكتاب الجهاد وكتاب الزهد[5]، و ربما تأتي كثرة تردّده على الربـاطات كتعويض عن ذلك، بل إنّ سحنون حثّ العالم المتعبد عبد الرحيم ابن عبد ربه الربعي (ت 247هـ/ 861م)

---

[1]- *النوادر*، ج3، ص 13 .

[2]- الهنتاتي (نجم الدين)، "الجهاد"، ص 8.

[3]- *النوادر*، ج3، ص 183 . و قد أتـت هـذه الأقوال كخاتمة لفتوى صدرت عن سحنون، و يتعلق بمراكب لمسلمين غزوا في بعض جزائر البحر و غنموا، بينما بقيت مراكب أخـرى في الساحل لم تشارك في الغزو البحري. فقضى سحنون بأنّه لا غنيمة لأهل المراكب اللذين بقوا في المدينة " لأن هؤلاء لم ينزل بهم عدوّ"، ثم ذكـر في آخر الفتوى بأقوال السلف مثل عمر وابن القاسم و غيرهما، وكأنه بذلك يشير إلى صعوبة الامتثال بموقفهم من ركوب البحر.

[4]- ابن رشد، *البيان*، ج2، ص 554. وقد كان لهذا النهي أثر كبير في رفض علماء المالكية الأفارقة- و في مقدمتهم سحنون - المشاركة في غزو صقلية، وسنذكر ذلك لاحقا في المبحث الثاني من هـذا الفصل.

[5]- المالكي، *رياض*، ج1، ص 366- 367 ؛ الطالبي (محمد)، *تراجم أغلبية مستخرجة من مدارك القاضي عياض*، تونس، 1968، ص124 .

على إعادة بناء قصر زياد سنة 212 هـ/ 827م [1]. ولا ندري هل يمكن تفسير سكوته عن تواتر الغارات الإسلامية ضدّ الروم بصقلية ، بذلك الشعور الذي كان ينتابه[2]، فكأنّنا بفترة قضاء سحنون (234-240 هـ/ 849-854 م) تقابل حركية خاصة للنشاط العسكري الإسلامي بصقلية، إذ عرّفنا ابن عذاري بأربعة حملات قام بها العباس بن الفضل صاحب صقلية ضدّ الروم آنذاك [3].

و يبدو أنّ الواقع المعاش هو الذي ولّد فيه ذلك الشعور، لذلك فلا غرو إذا صدرت من سحنون فتاوي تشجع ركوب البحر للغزو. ومن هنا ألا يمكن القول إنّ سحنونا كان يقرّ بمبدإ تقديم الحرب الهجومية على الحرب الدفاعية، متأثرا في ذلك بنظرية الشافعي في الجهاد، لا سيما إذا علمنا أن مذهب هذا الإمام عرف نوعا من الانتشار بإفريقية، و احتلّ المرتبة الثالثة بعد المذهبين المالكي والحنفي في القــرن 3هـ/ 9 م[4].

على أنّ ذلك لم يمنع في فتاويه حضور نوع من الرجوع إلى أقوال السلف، و الامتثال لتعاليم مالك بخصوص ركوب البحر للغزو وهو الكراهة. فقد لاحظنا اعتراض سحنون على جواب لابن القاسم، سأله يحيى بن يحيى الأندلسي عن أمير سرية خرج بأصحابه حتى إذا دنا من أرض العدو عرض لهم نهر، فعبره معه نفر من جماعته و رفض الباقون لأنّ " **النهر شديد الخطر** "، فغنم الذين عبروا النهر غنائم كثيرة، واختلف هل يقسم للمتخلفين نصيب من الغنيمة ؟

ففي حين يذهب ابن القاسم إلى عدم تشريك المتخلفين في الغنيمة، يرى سحنون في كتاب ابنه أنّهم " **يدخلون معه فيما غنموه لأنّ لهم عذرا في التخلف عن إجازة النهر**"، بل يذهب إلى أبعد من ذلك بقوله:" **و قد أخطأ الذين جازوه** "[5].

فسحنون بهذا الموقف كأنّه يقرّر مبـدأ الخوف من ركوب الماء بحرا كان أو نهرا، و يشجّع على عـدم الخوض في غماره مع الغرر لأن ذلك يدخل في باب إلقاء النفس في التهلكة. وهـو مبـدأ كان نـادى به مـالك و من قبله عمر بن الخطـاب.

من ناحية أخرى، لا ندري هل إنّ كراهة الغزو في البحر أو الخوف من ركوبه كان سببا مانعا لمحمد بن سحنون وأصحابه من مطاردة الروم عندما هاجموا قصر الطوب بسوسة ، مكتفين في ذلك بإدخالهم في البحر[6].

و في مقابل علماء المالكية الأفارقة، كان لأحناف إفريقية موقف من البحر مغاير لما هو عليه لدى المالكية. فهم يشجّعون على ركوب البحر وعلى الخوض في

---

[1]- المالكي، *رياض*، ج1، ص 422 .

[2]- و بالمقابل نلاحظ أنّ القاضي سحنون احتجّ على سبي تونس، وهنّ حرائر مسلمات سباهن أحد قواد الأمير الأغلبي (*تراجم أغلبية*، ص 112- 113) .

[3]- تمّت هذه الحملات خلال سنوات 237 هـ/851م، 238هـ/ 852م، 239هـ/ 853م، 240هـ/ 845م (ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 111) نقلا عن الأستاذ نجم الدين الهنتاتي ("الجهاد" ، ص 10).

[4]- الهنتاتي (نجم الدين)، "الجهاد"، ص 10. على أنّ الأستـاذ نجم الدين الهنتاتي توصّل من خلال بحوثه في هذا الصدد إلى نتيجة مفادها أنّ "أهمّ جانب خالف فيه سحنون مـالكا يهمّ الجهاد" (*المذهب المالكي*، ص 215) .

[5]- ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 7- 9.

[6]- المالكي، *رياض*، ج1، ص 446 - 447 .

غماره. فقد أثر عن محمد بن الحسن الشيباني صاحب أبي حنيفة أنّه قال: " **ثواب من يقاتل في البحر هو ضعف أجر من يقاتل في البرّ**[1]". ولا نستغرب صدور مثل هذا القول من حامل راية مذهب فقهي نشأ في وسط كوفي - عراقي، لا يبعد عن البصرة التي كان لها تاريخ في تجارة الخليج العربي، وفي نشأة قصص السندبـاد البحـري[2].

ولا نـدري هل ساهمت هـذه الجوانب في جعل عدد من العلماء الأفارقة المتأثرين بالفقه العراقي، يشجّعون على ركوب البحر، بل إنّ بعضهم ركبوا البحر حتى يكونوا أسوة لغيرهم. فقد خرج هشام بن الخليل - أحد تلاميذ سفيان الثوري الأفارقة- " **غازيا في البحر فأسر هو وأصحابه و قتل جميعهم**[3]". بينما ركب" **يزيد ابن محمد الجمحي** (ت 212 هـ/827 م) **من إفريقية في البحر، يريد غزو المصيصة** - أحد ثغور بلاد الشام المرغب في سكناها - **فخرج عليهم عدو صقلية فاستشهد** [4]".

و في المغرب الأقصى أفتى العلماء بجواز ركوب البحر لمناصرة المسلمين بالأنـدلس ضد النصارى، ممّا شجّع الأمير الإدريسي أحمد بن إبراهيم بن محمد بن إدريس على مساندة الأمير الأندلسي عبد الرحمان الثاني بجنود"**متطـوعـة**"، عبروا البحر الأبيـض المتوسـط، وذلك في سنة 332هـ/ 943م[5].

على أنّ ذكر "**المتطوعة**" هنا يذكرنا جزئيا بما كان قد اشترطه عثمان بن عفان على معاوية، عندما همّ هذا الأخير بركوب البحر، أن يختار لذلك "**من طوعت له نفسه لذلك**[6]". ألا يعتبر هذا تقليدا من علماء المغرب الأقصى لما ذهب إليه السلف بخصوص شأن ركوب البحر للغزو؟ أليسوا في ذلك مقلدين لعلماء المالكية و الأحناف بإفريقية. و ليس هذا بغريب إذا علمنا تبعية أولئك العلماء لعلماء المالكية الأفارقة طيلة العصر الوسيط، ناهيك في فترة الوسيط الأعلى [7].

و في الأنـدلس يبدو أنّ العلماء كانوا متحمّسين لخوض غمار البحر ومقاتلة العـدو الذي كان يحيط بهم برا و بحرا. و كان لعلماء المدن الساحلية - مثل المرية ودانية- دور بـارز في التشجيع على الغزو في البحر. فقد أورد البرزلي في ***جامعه*** أنّ القاضي أبا عبد الله محمد بن يحيى بن عبد الله بن زكرياء المقري من أهل المرية (ت 514 هـ/ 1120 م)، خرج غازيا إلى كتندة و استشهد فيها[8].

---

[1]- خدوري (مجيد)، *الحرب*، ص 157 .

[2] - الهنتاتي (نجم الدين)، " البحر"، ص 50.

[3]- أبـو العرب، *طبقات*، ص 225 - 226 .

[4]- المالكي، *رياض*، ج1، ص 239 . نقلا عن نجم الدين الهنتاتي ("البحر وشؤونه" ، ص 50).

[5]- التازي (عبد الهادي)، "الأسطول المغربي" ، ص 17 .

[6]- ابن أبي زيد ، *الجامع*، 283 .

[7]- تظهر تبعية علماء المغربين الأوسط و الأقصى لعلماء الأفارقة خلال العصر الوسيط من خلال المسائل التي كانوا يشاورون فيها علماء الأفارقة، إمّا عن طريق المراسلة أو السفر إليهم.

[8] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص 567. و كتندة مدينة تقع قرب سرقسطة في أقصى شمال الأندلس.

على أنّ هذه المعركة الجهادية ضد النصارى وقعت سنة 514هـ/1120م، حيث شارك فيها كثير من الفقهاء و العلماء، منهم الفقيه أبو علي الصدفي (ت 514 هـ/ 1120م) والقاضي أبو بكر بن العربي (ت 543 هـ/ 1148 م) وغيرهما.

هذا، و رغم أنّ الأمير الأندلسي هشام بن عبد الرحمان بن معاوية (172 - 180هـ/788 -776م) فرض مذهب مالك على أهل الأندلس، و صيّر القضاء والفتيا عليه منذ سنة 170 هـ/786 م)[1] ، فإنّ الواقع الأندلسي فرض على علمائه أن يتحرّوا من آراء مالك فيما يخصّ شؤون البحر[2].

فالأندلسي لم يكن له بدّ من ركوب البحر عندما يرغب مثلا في القيام برحلة إلى الحج أو في طلب العلم أو في تجارة[3]. ومن هنا تأتي حتمية الإذعان للواقع المعيش، و ذلك على عكس المسالك بسائر بلاد المغـرب الإسلامـــي، التي كـان لمسافريها أن يختاروا بين طريقين بـــرية أو بحــرية.

و على كل حال، فإنّ ركوب البحر للغزو أمر كان يحتّمه الواقع المعاش بالغرب الإسلامي كله، بما أنّ تلك البلاد تمثل مناطق ساحلية وحدودية. لذلك، ورغم محاولة بعض علمائها مسايرة نظرية مالك بخصوص هـذا الأمر، فقد انتهوا بالإذعان للواقع المعيش الذي كان مصدرا للتشكـي و تواتر الأسئلة عليهم، وبالتالي تقريب مبادئ إمامهم من الواقع أكثر بإدخال بعـض التعديلات عليها، ونتساءل هل طبّقوا النظرية نفسها على ركوب البحر للتجارة أو الصيد مثلا ؟

---

[1]- *المعيار*، ج6، ص 356.

[2]- الهنتاتي (نجم الدين)، " جوانب حضاريـة من تاريخ الغرب الإسلامي الوسيط من خلال كتب فقه المالكية"، *مجلة التاريخ العربي*، (الرّباط)، عدد24، خـريف 2002، " ص 224.

[3]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 585. على أنّ مذهب الأوزاعي (ت 157هـ/773م) الذي عرف انتشارا بالأندلس منذ القرن 2 هـ /8 م كان له دور لا يستهان به في تحرير مواقف علمائه من آراء مالك بخصوص ركوب البحر، حيث كان الأوزاعي لا يكره " قطع البحـر" إلى العدو للغزو (*النوادر*، ج3، ص 68).

ج- العلماء المغاربة و ركوب البحر للتجارة و نحوها

يبدو أنّ جل علماء المالكية المغاربة كرّسوا موقف مالك من ركوب البحر للتجارة. فإن كان هذا النشاط متداولا بين دار الإسلام ودار الحرب، فقد قالوا بالمنع، أما إذا كان متداولا بين المسلمين أنفسهم، مثل التجارة البحرية بين المصريين والأفارقة، أو بين أهل الأندلس والأفارقة مثلا، فقد ذهبوا إلى كراهة ذلك.

و على أية حال، فإنّ العلاقة بين ما هو نظري أي ما ورد في منظور إمام المذهب مالك بن أنس، يختلف عما هو تطبيقي أي ما أتى في الواقع المغربي. هذا الواقع الذي عرف حركية تجارية بحرية نشيطة طوال العصر الوسيط، رغم كراهة علمائه على مر العصور تعاطي مثل تلك التجارة.

يقول سحنون بن سعيد في هذا الصدد: "**من ركب البحر في طلب الدنيا إلى أرض العدو فتلك جرحة** "، يعني أنّ إمامته قد سقطت وشهادته أيضا[1]. وبهذا الرأي أخذ ابن أبي زيد القيرواني[2](ت 386هـ/996م)، وكذلك أحمد ابن أبي سليمان (ت 291 هـ/903 م). فقد ذهب هذا الأخير إلى أنّ الندامة مآل من يركب البحر لجمع المال[3].

و ذكر القاضي عياض (ت 544 هـ/ 1149 م) أنّ مثل تلك التجارة " **لا يبعد أن يكون كبيرة من الكبائر ... إذ إجماع المسلمين على أنّ من أسلم في بلد الحرب أنّه يجب عليه الخروج لإسلامه، فكذا يحرم عليه الدخول وهو مسلم**[4]".

و اشترط ابن رشد الأندلسي أن يكون الدخول إلى دار الحرب طوعا حتى يجرّح، أما إذا كان الدخول بقوة قاهرة مثل الريح يرميهم إلى "**أرض العدو** " فلا يجرح مثل هذا السفر. وكذلك إذا تاب التاجر[5].

أما أبو حفص فقد توقف في جرحة التاجر " **إذا لم يتّجر بما فيه قوة وإرهاب ... فلو تجر بما فيه منفعة في الحرب فهو مجرح**[6]".

---

[1]- ابن رشد، *البيان*، ج4، ص 170- 171. نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، " البحر"، ص 51.

[2]- ابن أبي زيد، *الجامع*، ص 283 .

[3]- المالكي ، *رياض*، ج1، ص 512 .

[4]- البرزلي، *جامع*، ج2، ص45- 46 .

[5]- ابن رشد، *البيان* ، ج4، ص 171. و قد علل ابن رشد المنع بكراهة مالك السكنى ببلد يسب فيه السلف، فكيف ببلد يكفر فيه بالرحمان، ويعبد فيه من دونه الأوثان، لا تستقر على هذا نفس صحيح الإيمان (ابن رشد، *البيان*، ج4، ص 171) . و بعبارة أخرى، أنّ العلماء عللوا تلك التعليمات بتزعزع إيمان المسلمين، لكن الواقع بيّن العكس تماما، حيث كان التجار في العالم الإسلامي ينتسبون غالبا إلى طبقة الفقهاء والمثقفين. وهذا ما جعل لعملهم التجاري نتائج تتعدى ميدان التجارة وحده إلى نشر الدين الحنيف في ربوع شاسعة من العالم.

[6]- البرزلي ، *جامع*، ج 2، ص 46 .

على أنّ تعليمات العلماء فيما يخصّ منع المسلم من ركوب البحر للتجارة إلى دار الحرب لم تكن دائما محل تطبيق.

فقد طرح سحنون مسألة على ابن القاسم مفادها أنّ تاجرا ركب البحر، واشترى "**بأرض الروم متاعا من المقاسم أو غيرها للتجارة ...**". واكتفى ابن القاسم في جوابه بالاشتراط على التاجر أن لا يحمل في السفن ما يتعبها أو يضرّ بأصحابه[1]. و قد وافق سحنون على هذا الرأي إذ أنّه لم يعلق عليه، وانتقل مباشرة بعده إلى مسألة أخرى. و لا ندري هل إنّ الواقع المعاش هو الذي حتّم عليهما ذلك الموقف من التجارة البحرية، وهو الإقرار بجوازها.

من جهة أخرى، لاحظنا أنّ بعض علماء المالكية كانت لهم مساهمة مباشرة في التجارة البحرية. فقد ذكر المالكي أنّ محمد بن عمر بن خيرون المقرئ الأندلسي (ت 306 هـ/ 918 م) أصيب بتجارة كبيرة في البحر نحو ألفي دينار[2]، أمّا ربيع القطان (ت 334 هـ/ 945 م)، فقد ركب أخوه و شريكا له في مركب اكتراه إلى مصر في تجارة تخصّ القطن على ما يبدو[3]. والسؤال الذي يفرض نفسه هنا، هل إن كراهة هذا النوع من التجارة لدى عدد من المالكية تعود إلى كونها بحرية أم إلى كونها تعقد مع العدو؟

لئن أكّد أحمد ابن أبي سليمان العامل الأول، فإنّ سحنونا ومن بعده المازري اعتبرا العاملين في نفس الوقت.

و الراجح، أنّنا نجد فتاوي كثيرة لسحنون ومن جاء بعده من الفقهاء - من أمثال ابن أبي زيد القيرواني و القابسي و أبي عمران الفاسي وغيرهم - تتعلق بالتجارة البحــرية إلى صقلية عندما كانت تحت سيطــرة المسلمين، من بداية القرن 3هـ/ 9م إلى نهاية القرن 5هـ/11م [4]، مما يعني أنّهم كانوا يجيـزون ذلك النوع من التجــارة.

و بمجرد أن استولى النرمان على صقلية سنة 484هـ/ 1091م منع الفقهاء التجارة إليها.

ففي أواخر عهد الأمير الصنهاجي تميم أي قبل سنة 486هـ/1093م (تاريخ وفاة عبد الحميد ابن الصائغ)، روى المازري أنّ السلطان جمع أهل الفتوى ليأخذ رأيهم حول جواز السفر إلى صقلية لشراء المواد الغذائية.

و نظرا لصعوبة التوفيق بين الأحكام الشرعية وضرورة تموين السكان الذي كان مرتبطا بوصول القمح الصقلي، حدثت بلبلة كبيرة داخل هذا المجلس العلمي. و رأى المازري أنّه لا يجوز للمسلمين الذهاب إلى أرض خاضعة لسلطة الكفار، مهما كانت حاجاتهم المتأكدة، مستشهدا بهذه الآية:" **يأيُّها الذين آمَنوا إنّما المُشْرِكون نَجَسٌ فلا يقربوا المَسْجِدَ الحَرامَ بَعْدَ عامِهِمْ هذا، و إنْ خِفْتُمْ عَيْلَةً**

1- ابن رشد، *البيان*، ج 3، ص 56 .

2- المالكي، *رياض*، ج 2، ص 135 .

3- القاضي عياض، *المدارك*، ج 3، ص 329 . نقلا عن نجم الدين الهنتــاتي ("البحــر و شؤونه"، ص 51).

4- انظر مثلا *المعيار*، ج 3 ، ص 236، ج 8، ص 186- 187، 191- 193، ج9، ص 51، 76- 79 .

فسَوْفَ يُغنيكُمُ اللهُ مِنْ فَضْلِهِ إنَّ اللهَ عَلِيمٌ حَكِيمٌ"[1]، فينبغي حينئذ الاقتداء بالمسلمين الأوائل و تفويض الأمر إلى العناية الإلهية . وقد صادق المجلس على هذا التأويل الذي تبناه المازري.

إلا أنّ الحيرة التي تملكت الفقهاء في الأول قد دفعت المازري إلى عرض المسألة على شيخه الجليل الإمام عبد الحميد بن الصائغ الذي أصدر فتوى مماثلة لفتوى تلميذه، رغم تقدّمه في السن و إمساكه عن الفتوى منذ مدة طويلة. وقد استند ابن الصائغ إلى حجة أخرى لم يعتمدها المازري، وهي تتمثل فيما يلي : إذا ذهبنا إلى بلادهم سترتفع أسعار المواد الغذائية هناك. وسيستلمون منا أموالا طائلة سيستعملونها لمقاومة المسلمين و غزو بلادهم[2].

نستخلص من هذه الفتوى أنّ فقهاء المالكية الأفارقة منعوا التجارة البحرية إلى دار الحرب في القرن 6 هـ/ 12م .

لكن يبدو أنّ هذا المنع بقي حبرا على ورق . فقد رأينا المازري نفسه يفتي في مسائل كثيرة تتعلق بالتجارة البحرية إلى صقلية[3]. ولا ندري هل كانت تلك الفتاوي إقرارا من المازري بتلك التجارة البحرية، أم إنّ الواقع المعيش بإفريقية هو الذي حتّم عليه ذلك الموقف؟

أمّا بالنسبة إلى ركوب البحر للصيد، فيبدو أنّ علماء المغاربة لم يتناولوها إلا نادرا. فقد ورد ذكر الصيد في ثنايا كتبهم و في أبواب متفرقة، وخاصة " **باب منع الضرر**". و يمكن أن نلاحظ من خلال النصوص الفقهية أنّ العلماء - ولا سيما سحنون - تدخّلوا في هذا الباب من زاوية حفظ النفس وعدم إلقائها في التهلكة، حيث إنّ ظاهرة التغرير بالصيادين من قبل أصحاب القوارب كانت منتشرة على الشواطئ المغربية - و لا سيما في تونس - منذ عهد مبكر. ويظهر ذلك جليا من خلال رسائل عديدة بعث بها سحنون إلى قاضيه بتونس شجرة بن عيسى المعافري

---

[1]- سورة التوبة، الآية، 28.

[2]- *المعيار*، ج6، ص 317 - 318. على أنّ برنشفيك يرى أنّ الصقليين لم يصدّروا القمح إلى إفريقية لسببين اثنين : الأول، لأنّ المهدية المفصولة عن منطقتها الخلفية لا تستطيع أن توفر للصقليين سلعا نافعة يرجعون بها إلى بلادهم. و الثاني، لأنّ هؤلاء حريصون على الاحتفاظ بالأرباح التي يوفرها لهم ضرب النقود، ومنع الإفريقيين من الانتفاع بها (*تاريخ*، ج2، ص 252). و في مقابل القمح كان الصقليون يصدّرون إلى إفريقية سلعا للتجارة مثل الجوز واللوز، و الشحم و القطانية و نحو ذلك (*النوادر*، ج3 ، ص 132).

[3]- و يبدو أنّ عبد الحميد الصائغ كان مصيبا في رأيه، لأننا نلاحظ من بعض الفتاوي للمازري أنّ التجار كانوا يأخذون معهم الحلي من الذهب والفضة ليشتروا بثمنها طعاما من صقلية، و بيعها بالمهدية، وكان بعض التجار يأخذون معهم أيضا الدنانير الطرابلسية والمرابطية (نسبة لسكان الأربطة بالسواحل التونسية) للمتاجرة بها (محسن العابد، "جوانب من الحياة الفكرية والاجتماعية والاقتصادية بإفريقية في أوائل القرن 6 هـ/12م من خلال فتاوي عبد الحميد الصائغ و المازري"، *مجلة العلم و التعليم*،(تونس)، عدد 23، سنة ثالثة 1978، ص 21- 22). و بخصوص سفر المغاربة بالذهب إلى صقلية انظر (*المعيار*، ج8، ص 131-132، 116، 190 -191، ج9، ص 59، و نحوها كثيرة. هذا وقد لاحظنا من خلال فتوى للمازري و أبي بكر بن عبد الرحمان أنّ المرابطين "بالقصر الكبير من المنستير" كانوا يتعاطون هذه التجارة البحرية، فأنكرا عليهم ذلك (البرزلي، *جامع*،ج 5، ص422).

(ت 262 هـ/875 م) . فقد نفى سحنون عن نفسه معرفته "**بالخطط في الأودية وفي البحر**"، " **و لا يمنع الناس بالأمر الذي لا يدخل به على أحد ضرر**[1]".

فما المراد بالخطط في البحر؟ هل إنّ سحنونا عنى بهذا القول نفي العلم عن نفسه بشؤون البحر أم إنّه إلماح منه إلى تقسيم المياه على الصيادين عند عملية الصيد؟ و من كان يتولى عملية القسمة؟ و لعل ذلك الشخص هو القاضي. فقد قال سحنون لشجرة في رسالة أخرى :"**... وقد جعلت إليك أمر البحر من موضع كذا إلى موضع كذا لتنظر في مثل هذا ...** [2]".

من جهة أخرى، كان أصحاب القوارب يغرّون بالصيادين ويحملونهم في قوارب صغيرة إلى بعض الجزر في البحر، فلما بلغ ذلك سحنون كتب إلى شجرة: "**... فإنّه بلغني و تحقق عندي أنّ قوما قبلك اتّخذوا قوارب على شاطئ البحر يصيدون فيها و يكرونها للصيد ، يغرّرون بأنفسهم و بالمسلمين إلى جزائر في البحر، يطلبون بذلك عرضا من الدنيا قليلا فتذهب في ذلك أنفسهم و يدخلون الوهن على المسلمين، فانظر ... إذا جاء كتابي فاجمع من بقربك من أهل القوارب وغيرهم ممن يصيد بالجزائر، فامنعهم أشدّ المنع ...**[3]".

و هكذا، فإنّ الفقهاء كانوا يهتمون في فتاويهم بسلامة الصيادين بدرجة أولى، و لم يعطوا اهتماما للصيد و تقنياته، التي لا تهمّ الشرع في شيء.

لئن كره الفقه المالكي ركوب البحر فذلك راجع إلى كون ذلك الفقه نشأ في بيئة صحراوية قارية لا تعرف إلا الدواب كوسيلة نقل، ولذلك كان مالك يكره ركوب البحر، ولم يكن يشجّع على ركوبه للغزو وذلك لأسباب بيّناها. أما ركوب البحر للتجارة، فقد منعه إذا كان السفر إلى دار الحرب، بينما كره ذلك إذا كان السفر إلى بلد إسلامي.

في هذه المواقف من ركوب البحر قلد العلماء المغاربة مالكا، ولم يحاولوا عموما تكييف مواقفهم من ركوب البحر. إلا أنّ الواقع المغربي فرض نفسه على فتاويهم المتعلقة بشؤون البحر، مما جعل بعضها لا يخلو من طرافة. وفي هذا الإطار يمكن أن نتساءل عن مدى تأثير مواقف العلماء المغاربة من ركوب البحر على النشاط البحري بالغرب الإسلامي الوسيط.

[1]- *النوادر*، ج11، ص 73 .

[2]- *نفسه*، ج8، ص 244.

[3]- *نفسه*، ج 8، ص 244؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 416.

المبحث الثاني: النشاط البحري بالغرب الإسلامي الوسيط

وردت في ثنايا المصادر المالكية وفي أبواب متفرقة إشارات إلى وقائع بحرية بين المسلمين و أعدائهم من الروم، وكانت الغلبة للمسلمين في أكثر الأحيان كلما كان النص الفقهي يتناول أحداثا وقعت في الوسيط الأعلى، وهي إيحاءات من تلك النصوص إلى سيطرة المغاربة على البحر آنذاك. غير أنّ ذلك لم يمنع من وجود نصوص فقهية أخرى في فترات لاحقة تبرز المسلمين في البحر كغالبين، وإن كانت تلك النصوص قليلة جدا بالنسبة إلى ما نجده في هذا الصدد في الوسيط الأعلى.

لذلك يبدو من الصعب اعتماد تاريخ معين كحدّ لانتهاء فترات ازدهار النشاط البحري لدى المغاربة، حيث لم تكن الفترات التي سيطر فيها المسلمون بالغرب الإسلامي على البحر متسلسلة زمنيا، فقد كان يتخلل تلك الفترات تراجع للبحرية الإسلامية على مدى العصور الوسطى.

و بينما تشير غالبية فتاوى الفقهاء في القرنين 2 و 3 هـ/8 و 9م إلى سيطرة المسلمين على البحر، و لا سيما الحوضين الأوسط والغربي للبحر الأبيض المتوسط، أتت فتاوي علماء القرن 5هـ و ما بعده /11م وما بعده لتشير إلى هزيمة المسلمين و انكسار مراكبهم أمام قوة "**العدو**" في وقائع بحرية متعددة، ممّا يوحي بضعف نشاط المغاربة البحري في تلك الفترات، هذا إذا استثنينا بعض النصوص التي تحمل في طياتها مظاهر قوة وهيمنة للمسلمين على البحر، ولا سيما في القرن 8هـ/ 14م مع فتاوي ابن عرفة و البرزلي في أيام الأمير الحفصي أبي فارس عبد العزيز (797 - 838 هـ/1394- 1434 م)[1].

غير أنّ مجيء بني هلال إلى المغرب في منتصف القرن 5 هـ/11م، وتزامن ذلك مع سقوط الخلافة في الأندلس، وانشغال ملوك الطوائف ـ نسبيا ـ عن شؤون البحر، و سقوط صقلية على أيدي النرمان بعد ذلك بقليل، كل هذه المعطيات تمكّننا من القول إنّ القرن 5 هـ/ 11م يمثّل بداية تراجع للبحرية الإسلامية بالغرب الإسلامي، نظرا لما كان لهذه الأحداث من أثر بالغ الأهمية على النشاط البحري المغربي بأسره [2].

---

[1]ـ البرزلي، *جامع*، ج1، ص 594- 595؛ *المعيار*، ج1، ص 436. أكّد برنشفيك هذا الاستثناء (*تاريخ*، ج 2 ، ص 95). و قد أشار البرزلي إلى أنّ هذا الأمير الحفصي أحيى أمجاد الموحدين في حماية الموانئ من الغارات الرومية (*جامع*، ج 4، ص 21).

[2]ـ نكر حسين مؤنس أنّ المسلمين سيطروا على البحر الأبيض حتى نهاية القرن 4هـ/10م (*تاريخ*، ص 289).

1- فتــــرات ازدهار النشاط البحــــري

أ – مظاهــر إزدهار النشاط البحــري في العهد الأغلبي

وردت في المصادر المالكية أخبار تهم النشاط البحري[1] في عهد الولاة. وأغلب هذه المسائل الفقهية منسوبة إلى الإمام مالك و تلاميذه المصريين، ولا سيما ابن القاسم[2]. و قد احتوت كل من *الموازية*[3] *و العتبية و النوادر والبيان والتحصيل* وغيرها على قدر كبير من تلك المسائل، التي تظهر المسلمين في جلها بمظهر الغالب والمهيمن على البحــر و نشاطه في عهد الولاة بالغرب الإسلامــي.

إلا أنّ العهد الأغلبي يعتبر (184 - 296هـ / 800 - 909م) العصر الذهبي بالنسبة إلى البحرية الإسلامية فــي الغرب الإسلامــي، حيث سيطر المسلمون فيه على الحوضين الأوسط و الغربــي للبحر الأبيض حتى جنوب إيطاليا، و قد تمّ لهم ذلك عندما فتحوا جزيرة صقلية و الجزر المجاورة لها، وملكوها ما يقارب مائتين وسبعين سنة[4].

على أنّ المصادر المالكية لم تخل من ذكر أخبار فتح هذه الجزر، و إن لم تشر إليها مباشرة في كثير من الأحيان، فإنّ القرائن الضمنية في سياق الكلام من خلال الأسئلة الموجهة إلى المفتي توحـــي بـــذلك.

و يبــدو أنّ *كتب ابن سحنون* (ت 256 هـ/ 870 م) - التي كانت تتضمن رسائل قضاة سحنون و أجوبته عليها و لا سيما قاضيه في تونس شجرة بن عيسى المعافري - هي أكثر هذه المصادر تناولا للنشاط البحري الإسلامي في هذا العهد، بالإضافة إلى *كتاب النوادر*، بما أنّ هذا الكتاب الأخيــر اقتصر على جمع ما في الكتب الأمهات للمذهب المالكي و غيره حتى إلى عصره.

استقلت - إذن - الدولة الأغلبية عن الحكم العباسي المركزي وأعلنت استقلالها سنة 184هـ/ 800م، و أحسّ بنو الأغلب منذ ذلك الحين أنّ عليهم تحمّل عبء حماية هــذه الدولة بــرا و بحــرا.

---

[1]- و من مظاهر ذلك النشاط ظاهرة الرباط، و الغارات التي كانت تشن منها. (E. Lévi -Provençal, *l' Espagne musulmane au Xe siècle, Institutions et vie sociale*, Paris, 1932, p.139؛ المرابــط (ريــاض)، *الرباط و مجتمع المرابطين بإفريقية*، شهادة الكفاءة في البحث (غير منشورة)، تونس، 1988، ص 59). و فيما يتعلق بالأحاديث المنتحلة في أفضلية قصــر الربــاط بالمنستير. انظــر (عبد الله الزنــاد، *الإمام المازري و قصر الرباط*، دار بو سلامة للطباعة و النشر، تونس، د. ت، ص36).

[2]- انظر مثلا *النوادر*، ج 3، ص 67 – 68، ج 3، ص 184، ج 3، ص 130؛ ابن رشد، *البيان*، ج 3، ص 56.

[3]- *النوادر*، ج 3، ص 76.

[4]- للمزيد من الأخبــار حــول البحــرية الإسلامية في العهد الأغلبي انظــر (محمد الطالبي ، *الدولة الأغلبية*، ص 419 – 580).

و لتحقيق الهدف لجأ الأمراء الأغالبة الأوائل[1] إلى سياسة مسالمة الروم بعقد هـدنات متتالية معهم، لمدة عشر سنوات في كل مرة، لتأمين التجارة البحرية بين العالمين[2]. و هو أمر كرهه علماء المالكية لما في ذلك من توهين الجهاد[3].

و في سنة 212هـ / 827م خرج الأسطول الأغلبي لفتح جزيرة صقلية، انطلاقا من رباط سوسة بزعامة علماء الحنفية: أسـد بن الفـرات[4] ومحمد بن قادم. وبما أنّ هذا الأسطول كان يحمل في طياته طابعا هجوميا فإنّ علماء المالكية - وفي مقدمتهم سحنون- اتفقوا على عدم المشاركة في هذه الحملة، إذ إنّ المسلمين مرتبطـون بصـاحب صقلية بمعـاهـدة صلح[5]. وفـي هـذا تطبيق لثلاثة مبادئ نادى بها مالك : الوفاء بالعهود، و عدم المبادرة بإعلان الحرب، وكراهة الغزو في البحـر[6]. ولعل المبدأ الأخير كان له أثره البالغ في امتناع علماء المالكية من المشاركة في هذه الحملة، و لا سيما سحنون الذي كان ابن القاسم قد نهاه - قبل موته - عن الغزو في البحر[7]، هـذا من نـاحية .

من نـاحية أخـرى ، سأل سحنون العارفين بالبحر عن المسافة بين صقلية إلى ساحل بلاد الروم، و عن المسافة بينها و بين إفريقية، فقيل له إنّ الإنسان يروح مرتين و ثلاثة في النهار من ساحل صقلية إلى ساحل بلاد الروم، وأنّ المسافة بين الجزيرة و بين إفريقية يوم و ليلة، فأظهر سحنون عدم موافقته على الغزو، على أساس أنّ إمدادات الروم ستكون قريبة جدا من الجزيرة، بينما سيكون المسلمون بعيدين عن قواعدهم، ولذا قال سحنون: " **لو كنت طائرا ما طرت عليها**[8]". على أنّ سحنونا كان محقا في استنتاجه هذا، غير أنّ الواقع بيّن أنّ الإمدادات من إفريقية وصلت إلى أسطول المسلمين في وقتها المناسب في أكثر من مرة، و لا سيما عند محاصرتهم جزيرتي قصريانة و سرقوسة، وكذلك عند فتحهم جزيرة مسينا[9].

---

[1]- نعني إبراهيم الأغلب و ابنه عبد الله، و زيادة الله الأول.

[2]- عقدت هذه الهدنات بين عام 190هـ/ 805م، و عام 212هـ/ 827م (السيد الباز العريني، *الدولة البيزنطية*، دار النهضة العربية، القاهرة ، د ت، ص 269 - 271).

[3]- *المعيار*، ج 2، ص 210 .

[4]- ابن عمر (محمد)، *أكرية السفن*، ص 25، تعليق المحقق؛ أبو العرب، *طبقات*، ص 163؛ المالكي، *رياض*، ج 1، ص 255، 271؛ البكري، *مسالك*، ج1 ، ص 485؛ التجاني، *رحلة*، ص 26؛ الكعاك (عثمان)، *الحضارة*، ص 39؛ الزناد(عبد الله)، *الإمام المازري*، ص 50 - 51.

[5]- أبو العرب، *طبقات*، ص 165؛ المالكي، *رياض*، ج1، ص 271؛ *تراجم أغلبية*، ص 66 - 67.

[6]- *النوادر*، ج3، ص 183. و لمزيد من المعلومات حول تقديم مالك الحرب الدفاعية على الحرب الهجومية انظر (نجم الدين الهنتاتي ، "الجهاد"، ص 6 - 26).

[7]- ابن رشد، *البيان*، ج 2، ص 554.

[8]- عبد الحميد (سعد زغلول)، *تاريخ المغرب العربي*، ص 214.

[9]- حسين(أحمد إلياس)، " دولة الأغالبة و السيادة العربية على البحر المتوسـط"، *مجلة البحوث التاريخية*، (ليبيا)، عدد 1، ينايـر 1983، ص 96، 102 - 103.

على أنّ فتح جزيرة صقلية مثّل انتصارا لرأي الحنفية، القائل بالغزو في البحر، و بالمقابل هزيمة لرأي المالكية، القائل بكراهة الغزو في البحر وعدم المبادرة بإعلان الحرب. و من الممكن أنّ هذه التجربة قدّمت ظرفا مساعدا ليدخل هؤلاء بعض التعديلات على نظرية إمامهم في الجهاد. و يمكن أن نستخلص البعض من تلك التعديلات من خلال بعض فتاوي سحنون المتعلقة بالغزو في البحر، حيث نلاحظ أنّ سحنونا لم يكن يمنع الهجوم على "العدو"، و إنّما اهتم في فتاويه - أساسا - بما ينجر عن ذلك الهجوم مثّل قسمة الغنيمة، من يستحقها ومن لا يستحق؟، وكم يسهم للفرس الذي أدخل المركب و لم يقاتل به[1]؟ أو الماء يحول بين الخيل والحصن أو القلعة، و يضطر راكبه إلى ركوب السفينة و يغنموا، فهل يسهم للخيل في هذه الحالة[2]؟ و غيرها.

على أنّ أحداث هذه النصوص الفقهية وقعت في النصف الأول من القرن 3هـ/9م، و هو عصر ازدهار البحرية الإسلامية في العهد الأغلبي، بما أنّ الأوضاع في هذه الجزر المفتوحة كانت مستقرة نسبيا، لذلك فلا غرو أن تبرز هذه النصوص الفقهية المسلمين فيها كقوة مسيطرة على البحر، ولا سيما في الحوض الأوسط للبحر المتوسط . فقد سئل سحنون" **عن الروم الذين نزلوا بأمان بدار الإسلام فباعوا و اشتروا ثم ركبوا البحر راجعين متى يحلون فيه؟ فقال: لا يحلون أبدا حتى يصيروا من البحر إلى الموضع الذي يأمنون فيه من عدوهم، و يذهب عنهم الخوف فإذا صاروا إلى تلك حلوا، فقال له بعض أهل الغزو و المعرفة بالبحر إنهم اليوم لا يأمنون حتى يبلغوا بلادهم ويخرجوا من البحر، لأنّ مراكب المسلمين قد كثرت عليهم، فقال لهم فلا يحلون إلا في الموضع الذي يأمنون فيه، وهو الخروج من البحر إن كان الأمر كما وصفت**"[3].

يبدو أنّ أحداث هذا النص أتت في الفترة التي انتقلت فيها سيادة البحار من البزنطيين إلى المسلمين، أي بعد سنة 212هـ / 827م تاريخ فتح صقلية، وتمثّل تلك الفترة عصر الازدهار بالنسبة إلى البحرية المغربية الإفريقية طوال القرون الوسطى. حيث تمكن المسلمون خلال ظرف وجيز لا يتجاوز النصف قرن من السيطرة على الحوضين الأوسط و الغربي للبحر المتوسط[4].

فقد سئل سحنون أيضا" **عن مراكب** [للمسلمين] **لقوا مراكب** [للروم] **في البحر، فقاتلوهم، فوقع بينهم جراحات وقتال فسأل العدو المسلمين الأمان وأسروهم و قدموا بهم برية الإسلام ...** [5]". و جاء في *النوادر*: " **من كتاب ابن سحنون: و إذا غزوا في البحر فلقيهم العدو في البحر فغلبوا على المسلمين وأوثقوهم ثم وثب عليهم المسلمون من وثاقهم فغلبوا الروم وأسروهم وغنموا ما معهم ...** [6] ". و من كتاب ابن سحنون: "**وإذا دخلت سفن الروم إلى بلدان الإسلام فخرج الناس إليهم خيلا و رجلا، و ركبوا في السفن وأدخلوا معهم الخيل**

---

[1]- *المدونة*، ج1، ص 392؛ *النوادر*، ج 3، ص 184.

[2]- *النوادر*، ج3، ص 185.

[3]- ابن رشد، *البيان*، ج 3، ص 60 - 61.

[4]- مؤنس (حسين)، *تاريخ*، ص 86.

[5]- ابن رشد، *البيان*، ج 3، ص 56 . و ورد مثله في *النوادر* (ج 3، ص 74، 75).

[6]- *النوادر*، ج 3، ص 130.

رجاء أن يمكنهم النزول بها للقتال، فاقتتلوا في السفن فانهزم الروم ، فمن كان له فرس من السفن فله سهم فـارس كما لو لقوهم فـي البر ...".[1]

ومن كتاب ابن سحنون قال: " **و من جاء من مراكب الروم وقد قرب من المرسى أو بعد فأخذ ، فإن كان ممن عرف بالتجارة إلى المسلمين فلا يحل إلا أن يوجد ببلده أو يوجد و هو يريد غير بلد الإسلام . و إن كان ممن لا يعرف بالتجارة إلى المسلمين فهو حلال**"[2]. وورد في *النوادر*: "**... وإن نزل العدو بقلعة منيعة بأرض الإسلام أو حصن منيع و خندقوا حول ذلك، و سرحوا حولها الماء فلا يتوصّل إلى القلعة أو الحصن إلا في الماء و ليس للخيل مدخل في القلعة، فركب بعض المسلمين السفن، وفتحوا الحصن أو القلعة و غنموا ... فهم مشـاركون فـي الغنيمة**"[3]. وغيـرها من النصوص الفقهية التي تشير إلى سيطرة المسلمين على البحر فـي هذه الحقبة.

و الملاحـظ من هذه النصوص أنّ سيطرة المسلمين على البحر المتوسط و فتحهم معظم جزره، مثـلا منعرجا حاسما في العلاقات بين الأغالبة والروم. فبعد أن كانت هذه العلاقات متذبذبة بين التعاون و التنافس و المهادنة، أصبحت مقامة أساسا على العداء، و هو ما يفسّر كثرة شن الغارات على السواحل الإسلامية.

و لئن كانت الأخبار حول شنّ غارات على السواحل الإفريقية تتميز بالندرة، فإنّ ذلك يمكن أن يفسّر بتركّزه على مصالح المسلمين بصقلية وجزرها، وهذه النصوص و غيرها شاهدة على ذلك. غير أنّنا لا نستطيع أن نجزم القول في ذلك، لأنّ أغلب هذه النصوص لم تحدّد أماكن وقوع الأحداث، لكونها اقتصرت على ذكر أماكن مبهمة، مثل " **بلد الإسلام** "، " **أرض الإسلام** "، "**برية الإسلام**" ونحوها، و هي مصطلحات يحتمل أن تكون إفريقية أوالجزر المفتوحة في البحر المتوسـط، أو أيّ بلـد مغربـي آخـر.

بيـد أنّ القرائن و التلميحات من خـلال سياق الكلام تلعب دورا هاما في التعيين التقريبي لهذه الأمـاكن.

و هكـذا أخضع الأغالبة الحوض الأوسط للبحر المتوسط للسيطرة الإسلامية، فنشـط فيه الغزو كما نشطت فيه التجـارة، و تطور النقل البحـري في هـذا العهد، الذي احتيج إلى ضبـط قضايا المعاملات فيه، فألّف محمد بن عمر (ت 297هـ / 910م) كتابا فـي " *أكـرية السفن و التداعي بين أهلها* " كما أخبرنا ابن نـاجـي أنّ أمراء بني الأغلب كانت لهم مراكب يؤجّرونها في عمليات النقل البحـري التجاري[4]، في حين أنّ أمراء الأنـدلس و الفاطميين فيما بعد، لجأوا إلى سياسة ضرب الجزية على السفن ذهـابا وإيـابا[5].

---

[1]- *النوادر*، ج 3، ص 184. وفي النـص إشارة واضحة إلى تفنن المسلمين في الغـزو البحري، حيث كـانوا يقـاتلـون في السفن.

[2]- *النوادر*، ج 3، ص 132.

[3]- *نفسه*، ج 3، ص 185.

[4]- ابن ناجي ، *معالم*، ج 2، ص 337.

[5]- *النوادر*، ج3، ص 340؛ الرفـاعـي (أنـور)، *الإسلام*، 228 - 229 .

ب – مظاهر ازدهار النشاط البحري بالغرب الإسلامي بعد العهد الأغلبي

نعني بذلك النشاط البحري في العهد الفاطمي والزيري والمرابطي والموحدي و الحفصي و المريني.

ففي حين ركّزت المسائل الفقهية في العهد الأغلبي على النشاط البحري الحربي، فإنّ تلك المسائل في هذه العهود ركزت على النشاط البحري التجاري لدى المسلمين.

وقد تختلف الأسباب في ذلك من عصر إلى آخر، إلا أنّ القطيعة الاقتصادية بين "أرض الإسلام" و "أرض العدو" لم تقع في فترات سيطرة المسلمين أو الروم على البحر، كما أنّ تيار المبادلات لم يتوقف بسبب الحرب.

واستمرّت هذه العلاقات التجارية بين العالمين رغم كراهة علماء المالكية مثل تلك التجارة " **كراهة شديدة** "[1].

على أنّ فترات ازدهار النشاط البحري في هذه الدول كانت متفاوتة و لم تكن مستقرة على حالة واحدة، حيث كانت تتخللها فترات تراجع، وهذا باستثناء العهد الفاطمي الذي عرف ازدهارا منقطع النظير خلال الفترة المغربية (296 - 361هـ/ 909 - 971 م) من تاريخهم.

و قد تركزت جهود الفاطميين في البحر على محاربة الروم من جهة، ومحاربة الأمويين الأندلسيين من جهة أخرى، فتعقبوا سفن الأندلسيين و الروم بنفس الهمة، وتمكنوا من السيادة على الحوض الأوسط للبحر الأبيض المتوسط سيادة تامة، أمّنت مياهه من أخطار القرصنة.

وقد يكون استتباب الأمن هذا في مياه البحر المتوسط أحد أسباب ندرة – أوعدم - ورود أخبار عن الغزو في كتب فقه المالكية في تلك الفترة، وبالتالي انحصار فتاوي الفقهاء في جانب المعاملات[2]. هذا من ناحية.

من ناحية أخرى، احتكر الفاطميون النشاط العسكري البحري لأنفسهم، ونظّموه تحت راية " **فكرة الإمامة**"إحدى دعائم العقيدة الشيعية، إذ لا يصح جهاد "**دون إعلان الولاء للإمام**"[3]. فالإمام هو الذي يقرّر الحرب و السلم أحيانا، دون اعتبار للمبادئ التي أقرها السنيون، بما أنّه معصوم من الخطإ. والجهاد هو من أهم أعماله، يؤيّد ذلك ما ذكره القلقشندي حول الفاطميين:" **أمّا اهتمامهم بالأساطيل وحفظ الثغور واعتناؤهم بأمر الجهاد، فكان ذلك من أهم أمورهم و أجلّ ما وقع**

1- *المدونة*، ج 10، ص 270؛ ابن أبي زيد، *الجامع*، ص 283؛ ابن رشد، *البيان*، ج 4، ص 170 - 171؛ البرزلي، *جامع*، ج 2، ص 45.

2- لم نقف على فتوى في المصادر المالكية بخصوص الغزو في البحر في هذا العهد.

3- خدوري (مجيد)، الحرب، ص 95؛ عبد المنعم(ماجد)، *العلاقات بين الشرق والغرب في العصور الوسطى*، بيروت، مكتبة الجامعة العربية، 1966، ص106.

الاعتناء به عندهم[1]". ومن هنا يتبين جزئيا مـدى تراجع ما كان في العهد الأغلبي يقابل الغزو البحري الخاص. و لعل ذلك ساهم بقوة في ندرة ورود أخبار عن الغزو في البحر في المصـادر المالكية في هـذا العهد[2].

و قد أنشأ الفاطميون ميناء "**المهدية**"، الذي أشادت المصادر المالكية بدوره كميناء رئيسي تفد عليه المراكب من كل الجهات: الإسكندرية و صقلية والأنـدلس[3].

و ظلت المهدية تؤدّي دورها كميناء هام حتى في العهد الزيري، ولا سيما في أيام ملوك بني زيري الأربعة الأوائل[4].

غير أنّ ذلك لا يعني أنّ البحرية الزيرية لم تعرف ازدهارا في عصورها اللاحقة. ففي عهد يحيى بن تميم (502 - 510 هـ/ 1108 - 1116 م) و بالتحديد سنة 507هـ/ 1113م أغار أسطول المهدية على بلاد الروم، و عاد بسبي كثير فرح به المسلمون [5].

و في عهد الحسن بن علي (515 - 563 هـ/ 1121- 1167م) وبالتحديد سنة 517 هـ/1123 م حاول رجار النرماني مهاجمة المهدية، فتصدّت له جيوش بني زيري و أساطيله، وهزمته في موقعة " **الديماس**"[6].

على أنّ الدولة الحمادية بالمغرب الأوسط (361 - 547هـ/ 972-1152م) اهتمت كذلك بالبحر و شؤونه، و لا أدل على ذلك إنشاؤهم ميناء مدينة الجزائر أولا، ثم ميناء بجاية (Bougie) سنة 465 هـ/ 1072م.

وقد لعب ميناء بجاية دورا هاما في تاريخ البحر الأبيض، فكان يفد إليه الروم والأندلسيون على حد سواء، كما ظلت تلك المدينة معتصم الزيريين جميعا بعد هزائمهم وانهيار قواهم أمام الزحف الهلالـي[7].

أمّا في الأنـدلس، فقد ركّزت النصوص الفقهية على أخبار تهم الجانب التجـاري خاصة دون الحربـي. و هـذا الجانب التجاري في حد ذاته نشاط بحري. بيد أنّه لا يمكننا القطع بأنّ الأخبار الواردة عن الغزو البحري في المصادر المالكية

---

[1]- هـذا بالنسبة للفاطميين بمصر، إلا أنه يمكن أن ينطبق عليهم أيضا وهم بإفريقية (القلقشندي، *صبح الأعشى*، المؤسسة المصرية العامة للتأليف، القاهرة، د . ت ، ج 3، ص 519؛ حسين مؤنس، *تاريخ*، ص 79 -80)، نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، "الجهاد"، ص 26 - 27.

[2]- بما أنّ الغزاة هم أكثر من كانوا يستفتون الفقهاء عن مثل تلك المسائل.

[3]- انظـر مثـلا البـرزلي، *الجامع*، ج3، ص 651، 655، 675؛ *المعيار*، ج8، ص 306.

[4]- نعني بلكين بن زيري (361 - 374هـ/ 971 - 984م)، والمنصور بن بكين (374- 385 هـ/ 984- 995 م) و باديس بن المنصور (385- 407 هـ/ 995 - 1016م)، و المعز بن باديس (407 - 454هـ/ 1016 - 1062 م).

[5]- ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 439.

[6]- مؤنس(حسين)، *تاريخ*، ص 87.

[7]- مؤنس (حسين)، *نفسه*، ص 91.

تخـصّ الأفارقة أو غيرهم دون الأندلسيين، إذ مما لا شكّ فيه أنّ الأندلسيين قاموا بـدور كبير في هـذا النشاط[1].

ففي البـداية لم يفكّر أمـراء قرطبة الأمويون في اتخاذ أسطول هـام لدولتهم، إلا بعد أن فاجأهم النورمان بغزواتهم في عهد عبد الرحمان الأوسط (206 - 238هـ/821 - 852 م)[2].

و من خلال فتوى لسحنون تبيّن أنّ رباطات " **بعـض مواضع الأندلس**" كانت تضاهـي " **محارس المنستير و الحصون الإفريقية**[3]". وقد تجلت قوة البحرية الأندلسية منذ عصر سحنون، و بالتحديد سنة 214هـ/ 829 م، إذ أصدر عبد الرحمان الأوسط أمرا للأسطول الأندلسي بأن يشارك مع إخوانه الأفارقة في مهمة فتح صقلية، و قـد ساهموا بـذلك في تسهيل مهمة الأسطول الأغلبي لفتح جزر أخرى[4].

و لكن السؤال الذي يطرح نفسه هنا، هل كان الأمير الأندلسي يهدف من وراء هذه المساعدات الجهاد في سبيل الله أم إنه يريد لفت أنظار خصومه الأغالبة إلى أنه يملك هو الآخر أسطولا بحريا متطورا، لا يقل قوة و عددا وعدة عن أسطولهم إذا ما حاولوا الاقتراب من الجزر القريبة من شواطئهم؟ أم إنه يسعى إليهما؟

وعلى أية حال، فإنّ الأندلسيين سيطروا على الجزر القريبة من شواطئهم، ولا سيما الجزر الشرقية أو ما يسمى "**بجزرالبليار**"، وهي ميورقة ومنورقة ويابسة. و يبدو أن المسلمين كانوا قد حاولوا فتح هذه الجزر الشرقية منذ أيام عبد الرحمان الأوسط، و سكنوا فيها.

و قد يعضّد ذلك الخبر بفتوى لسحنون عندما سئل في كتاب ابنه عن غزاة مسلمين استولوا علـى مركب لأهل هذه الجزر، فقالوا للمسلمين: " **نحن ذمـة لصاحب الأنـدلس يأخذ منا الجزية...**[5]".

و في القرن 5هـ/ 11م فسحت البحرية الأندلسية المجال للبحرية المغربية المرابطية. و يقدّم انتصار المرابطين في عهد يوسف بن تاشفين(453هـ -501هـ/ 1061- 1107م) في معركة الزلاقة عام 479هـ/ 1086م أوضح دليل على ذلك. و منذ ذلك الحين سيطر المرابطون على مياه البحـر الأبيـض المتوسـط بتأسيس ميناء المـرية التي كـانت مركـز القيادة للأسطـول المـرابطي، كما سيطروا على

---

[1]- أغلب الفتاوي المتعلقة بالغزو البحري كانت خالية من أسماء البلدان التي ينتمي إليها الغزاة، مع العلم أنّ سحنون هو أبرز من أفتى في أكثر هذه المسائل الفقهية، بفضل الرسائل التي كانت ترد إليه من أهالي الثغور - بمن فيهم أهل الأندلس- و قضاة الولايات. و بلد المفتي ليس حتما البلد الذي نزلت به القضية التي تخص الفتوى. انظر مثلا (*المدونة*، ج3، ص 393). و للمزيد من المعلومات انظر رسالتنا *تنظيم الصناعة* ، ص 6.

[2]- مؤنس (حسين) ، *أطلس*، ص 288 - 289.

[3]- *النوادر*، ج 3، ص 182.

[4]- الغنوي (إبراهيم أحمد)، *الأساطيل*، ص 78.

[5]- *النوادر*، ج 3، ص 132.

مياه المحيط الأطلسي بتأسيس ميناء قادس الذي كان مركزا للأسطول المرابطي هنالك[1].

على أنّ المصادر المالكية قلما تشير في هذا العهد وما بعده إلى نشاط بحري حربي، بل كثرت فيها أخبار تخص السفر إلى البقاع المقدسة عن طريق البحر[2].

بيد أنّ ذلك لا يعني عدم وجود نشاط بحري حربي في القرون الموالية، ويقدّم العهد الموحدي أحسن مثال للبحرية الإسلامية المزدهرة في تلك العصور.

فقد هزّت القوة البحرية الموحدية بلاد الأندلس وإيطاليا حتى اليونان، حيث كانوا في طريقهم عبر حوض المتوسط إلى فتح القسطنطينية العظمى قبل العثمانيين بقرنين و ربع القرن[3].

فإلى الأسطول الموحدي - في تلك الفترة - يرجع الفضل في تحرير مدينة " **المهدية**"، و موانئ مغربية أخرى من قبضة النرمان، وذلك سنة 555هـ/1160م[4].

إلا أنّ الأسطول الموحدي سيبلغ أوج كماله في أيام يوسف بن عبد المؤمن (559 - 580هـ/ 1163 - 1184 م). وقد شهد على ذلك ابن خلدون بقوله:"**وانتهت أساطيل المسلمين على عهده في الكثرة والاستجادة إلى ما لم تبلغه من قبل و لا بعد فيما عهدناه ..**[5] ".

و إذا كان الحفصيون بتونس - و بنو مرين- بالمغرب الأقصى – هم وارثو الأسطول الموحدي، فإنّه من الطبيعي أن يزدهر النشاط البحري لديهم، بل ويقع تطوير ما ورثوه من الأساطيل، وهو الحال في أيام أبي الحسن المريني (732 - 752 هـ / 1331 - 1351 م) و ابنه أبي عنان فارس (752- 760 هـ/ 1351- 1358 م) بالمغرب الأقصى[6]، و أبي فارس عبد العزيز بتونس[7].

[1]- التازي (عبد الهادي)، "الأسطول المغربي"، ص 17 - 18؛ إبراهيم حسن (حسن)، *تاريخ*، ج4، ص357- 358.

[2]- انظر مثلا (البرزلي، *جامع*، ج1، ص 598، ج2، ص 46؛ *المعيار*، ج1، ص 434)، و نحوها كثيرة.

[3]- التازي (عبد الهادي)، *الأسطول المغربي*، ص 18 - 19.

[4]- مؤنس(حسين)، *أطلس*، ص 294.

[5]- ابن خلدون، *العبر*، ج 1، ص 457.

[6]- من الناحية العسكرية يصعب التأكيد أنّ البحرية المسيحية كانت متفوقة على الأسطول المغربي خلال القرن 8هـ / 14م، نظرا للهزائم التي منيت بها أمام المرينيين أعوام 733 و 740هـ/ 1332 و 1339م (R. Brunschvig, *La Bèrberie orientale sous les Hafsides des origines à la fin du XV^eme^ siècle*, Paris, 1947. T. 1, P. 96).

[7]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 594 - 595، ج4، ص 21.

على أنّه بإمكاننا أن نلاحظ من خلال المصادر المالكية استمرار تملك أهل الغرب الإسلامي لمراكب تجارية بقصد نقل البضائع والمسافرين وإن كان ذلك في إطار نسبي خلال القرنين 6 و 8هـ / 12 و14م[1].

و هكذا نصل في النهاية إلى أنّ النصوص الفقهية المالكية ركّزت في الوسيط الأعلى على النشاط البحري الحربي للمسلمين، مبرزة سيطرته على البحر وغلبتهم على أعدائهم من "الروم"، في حين ركزت تلك النصوص بعد الزحف الهلالي على النشاط البحري التجاري والديني، و هو نشاط يمثّل في حدّ ذاته مظهرا من مظاهر البحرية الإسلامية، غير أنّ أغلب ذلك النشاط كان يتمّ بواسطة سفن "العدو" و لا سيما في القرن 8هـ/ 14. ألا يمثّل ذلك إذن مظهرا من مظاهر تراجع البحرية الإسلامية؟

[1]- *المعيار*، ج 4، ص 224، ج 8، ص 10، 64، 406، 371 -372. مع التنبيه إلى أهمية الإشارة الواردة في *المعيار*، التي تتحدث عن كثرة المراكب وقلة الرواج (ج4، ص 224). و للمزيد من المعلومات حول البحرية المغربية في أواخر العصر الوسيط انظر (عبد الهادي التازي، "ميناء فاس في المصادر المغربية والأجنبية"، *مجلة الأكاديمية* (المغرب)، عدد 17، سنة 2000، ص32).

2- فتـــرات تراجـــع النشاط البحـــري

أ – مظـــاهر تــــراجع النشاط البحـــري قبل الزحـــف الهلالـــي

أشارت بعـض النصوص الفقهية إلى جوانب سلبية في التاريخ البحري الإسلامي في فترة الوسيط الأعلى. و كنا قد أشرنا سابقا إلى أنّ الجوانب المشرقة - أي فترات الازدهار - للتاريخ البحري الإسلامي كانت تتخللها جوانب سلبية، و هي الأخبار التي تتحدث عن إغارة الروم على المراكب الإسلامية وممتلكاتها، بل أحيانا ورجالها، و هي ما يعني أنّ سيطرة المسلمين على البحر لم تكن تامة.

ففي العهد الأغلبي، ورغم سيطرة المسلمين على الحوضين الأوسط والغربي للبحر الأبيض المتوسط، و رغم كثرة بناء الرباطات على السواحل المغربية آنذاك، فإنّ المسلمين كانوا عاجزين عن حماية سواحلهم - ولا سيما السواحل الإفريقية - حماية تامة من الهجومات السريعة والفجئية التي تقوم بها مجموعات من الكوموندوس ذات العدد المحدد من الأشخاص[1].

يؤيّد ذلك، ما أشار إليه سحنون في فتوى له أنّ سواحل مدينتي صفاقس وسوسة ليستا مأمونتين، لكثرة غارات الروم عليها، ونهى عن الخروج بالنساء إليها، في حين أجاز ذلك "**... إلى المواضع المأمونة الكثيرة الأهل ... كتونس...**"[2].

و لعل السبب في أمن سواحل مدينة تونس لا يرجع إلى الرباطات فحسب، بل و جزيرة قوصرة المجاورة لها، و التي خضعت للحكم الإسلامي منذ عهد مبكر، وأصبحت منذ ذلك الوقت درعا حصينا لمنع الغارات على سواحل تونس، وهو أمر لم يتوفر لسائـر سواحل إفـريقية.

و في فتوى أخـرى لسحنون لاحظنا أنّ السواحل بالمغرب الأقصى مثل سبتة و غيرها كانت عرضة لمثل هـذه الهجومات الفجئية[3]، يقوم بها أساسا الروم والنرمان.

و قد يعود السبب في ذلك إلى أنّ نظام الدفاع في الرباطات بالغرب الإسلامـــي" **لم يكن متقنا كل الإتقـــان**"[4]، بما أنّه لم يضمن الأمن الكامل لسواحل المغرب الإسلامـــي.

و لا نـــدري هل تكفي هـذه المؤشرات للشك فيما ذكره ابن خلدون حول عجز المسيحيين عن تسيير خشبة في البحر أمام سيطرة المسلمين عليه[5].

---

[1]- الطالبي (محمد)، *الدولة الأغلبية*، ص 431 .

[2]-*النوادر*، ج 3، ص 35.

[3]-*نفسه*، ج 10، ص 492.

[4]- الطالبي (محمد)، *الدولة*، ص 431.

[5]- ابن خلدون، *المقدمة*، ص 201. نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، "الرباطات"، ص 59.

و من خلال فتوى لسحنون عرفنا أنّ مراكب المسلمين بالجزائر المفتوحة - مثل صقلية و الجزر المجاورة لها- كانت معرّضة لإلقاء نار "**العدو**" عليها، فأجاز سحنون للمسلمين - استنادا إلى فتوى مماثلة منسوبة إلى مالك - في مثل هذه الحالة بإلقاء أنفسهم في الماء[1].

هذا، و رغم أنّ العهد الفاطمي قد تميّز بهدوء نسبي في الجزر المفتوحة والسواحل الإفريقية[2]، فقد اعتبر الفاطميون في الوقت نفسه من واضعي بذور هذا التراجع، الذي سيتفاقم شيئا فشيئا في العهد الزيري، ذلك أنّ الفاطميين عمدوا إلى تقويض الرباطات باتخاذ الإجراءات التالية:

- إخلاء الرباطات من المرابطين و تسريحهم، بل و إفساد هذه الرباطات - و هذا باستثناء رباط المنستير[3]. و قد جاء في *النوادر* من كتاب ابن المواز، أنّ أكثر المرابطين مغتربون، "**فمتى قطع عندهم الجهاد تفرقوا وخلت الثغور للعدو ...**"[4].

- استيلاؤهم على عدد من الأحباس التابعة للرباطات، وقد كانت تلك الأحباس تمثّل إحدى موارد الرزق الهامة بالنسبة إلى المرابطين[5].

- وضعهم حدا لما يطلق عليه "**الغزو البحري الخاص**" المعمول به في الرباطات في العهد الأغلبي.

- نظام الحشد أو التجنيد الإجباري في تجهيز الأسطول و قد كان هذا النظام يمثّل القاعدة في عهد الأغالبة و الفاطميين[6]. من ذلك " **أنّ خادما انطلق في عهد عبيد الله على رأس فرقة من الجيش لحشد البحارة و أهل زويلة** "[7].

و بعد انتقال الفاطميين إلى مصر، قامت بشئون إفريقية دولة بني زيري. و في عهدها فقدت الرباطات دورها العسكري، وتحولت إلى مجرد مراكز دينية صوفية[8]، و بالتالي بدأ المسلمون يفقدون مراكزهم في البحر المتوسط شيئا فشيئا، ولم تصبح عملياتهم الحربية فيه عمليات منتظمة تهدف إلى غاية ثابتة، بل ضربات هنا وهناك يقوم بها أهل إفريقية حينا، و أهل صقلية أو أهل الأندلس حينا آخر.

---

[1]- ابن رشد، *البيان*، ج 3، ص 44.

[2]- لإحكام الفاطميين سيطرتهم على الحوض الأوسط للبحر المتوسط.

[3]- المالكي، *رياض*، ج 2، ص 260، *تراجم أغلبية*، ص 407.

[4]- *النوادر*، ج3، ص 340.

[5]- للمزيد من المعلومات حول الأحباس، انظر مقالة نجم الدين الهنتاتي "الأحباس بإفريقية وعلماء المالكية إلى منتصف القرن 6هـ/12 م"، *الكراسات التونسية*، عدد 174، الثلاثية الثالثة، 1996.

[6]- و في العهد الزيري فيما بعد (*الدولة الصنهاجية*، ج 1، ص 161 - 162).

[7]- المالكي، رياض، ج 2، ص 70- 93.

[8]- Idris (H.R), *La berbérie orientale sous les Zirides, Xe_XIIeme siècles*, Paris, 1962, T. II , P. 688 , 691.

على أنّ تـراجع النشاط البحري في العهد الزيري[1] قد يعود إلى أسباب متعددة منها:

- أنّ الفاطميين عند رحيلهم إلى مصـر نقلوا معهم جـل قطـع الأسطـول الحـربي، فكـان علـى بني زيـري إنشاء أسطول بحـري جـديد، وهـو مـا لم يتسنّ لهم إلا فـي عهـد المعـز بن بـاديس[2].

- أنّ الفاطميين عند رحيلهم إلى مصر حرموا الزيريين من إمكانية إدارة شؤون صقلية[3]، مما دفع بأمراء بني زيري إلى توجيه كل قواهم إلى محاربة الزناتيين بالداخل، مقابل قلة اهتمامهم بالبحر و شؤونه.

- أنّ الإمبراطورية البيزنطية في عهد الأسرة المقدونية (253 - 474 هـ/ 867 - 1081م)، و بالتحديد سنة 362هـ/ 972م، أوعزت إلى حكومات المدن الإيطالية - مثل البندقية - بمنع تجارها من تصدير الموارد ذات الصبغة الاستراتيجية، مثل الأسلحة والخشب المستعمل في صناعة السفن إلى البلدان الإسلامية، وفقا لروح التعليمات البابوية[4].

و من خلال فتوى لأبي عمران الفاسي (ت 430هـ/ 1038م) يمكن أن نستخلـص أنّ الروم لم يكتفوا بمنع تصدير الخشب المستعمل في صناعة السفن إلى بلاد المسلمين، و إنّما عمدوا أيضا إلى تجريدهم من ممتلكاتهم من المراكب.

فقد جاء في هذه الفتوى أن" **لصوص البحر**" من غير الروم[5]، كانوا إذا استولوا على مركب " **أخذوا المتاع و تركوا المركب**"، أما إن كان لصوص البحر روما، " **أخذوا المتاع و المركب**"[6]. وبـالطبع فإنّ اجتماع هـذه الاستراتيجية المتبعة لـدى الروم مع استراتيجية منع تصدير الخشب لصنع السفن، سيؤثر سلبا على النشاط البحـري الإسلامـي.

- أنّ النزاعات القبلية و الخلافات المذهبية التي كانت قائمة بين أهل صقلية في العهد الأغلبي لم تلبث أن تجددت - بعد هدوء نسبي - في بدايات القرن القرن 5هـ/ 11م.

و قد وردت في *المعيار* فتوى صادرة عن الفقيه أبـي عمران الفاسي، تتعلق " **بفتنة صقلية** "، و تفيد أنّ " **من ادعى الحرية** [من هذه الجماعات المتنافرة

---

[1]- نعني بالعهد الزيري هنا، المرحلة السابقة لزحف بني هلال، أي إلى نهاية سنة 449هـ / 1057 م.

[2]- أشار هادي روجي إدريس إلى أنه لا يوجد في المصادر أي أثـر لتدخل إفريقية في شؤون صقلية، قبل ارتقاء المعز بن باديس إلى العرش (*الدولة الصنهاجية*، ج1، ص 162). و قـد حاول أمراء بني زيري قبل المعز بن باديس تأسيس أسطول بحري عن طريق التجنيد الإجباري، الذي لم يقتصر على العامة، بل والعلماء أيضا (مناقب أبي إسحاق الجبنياني، تحقيق هادي روجـي إدريس، كلية الآداب و العلوم الإنسانية، الجـزائر، 1959، ص 51).

[3]- عزيز (أحمد)، *تاريخ صقلية الإسلامية*، ترجمة أحمد توفيق الطيبي، الدار العربية للكتاب، 1980، ص 38.

[4]- إدريس (هادي روجي)، *الدولة الصنهاجية*، ج1، ص 160).

[5]- قد يكون المراد باللصوص هنا الغزاة المسلمين الذين يتعقب سفن بعضهم البعض، كما كان الحال بين الأفـارقة و أهل الأنـدلس.

[6]- البرزلي، *جامع*، ج 3، ص 650.

والمتقاتلة] **فالقول قوله ...**[1]". و لا شك أنّ هذه الفتنة ستعجّل بأيام الإسلام بهذه الجــزر، بتأثيرها السلبي على نشاط مسلميها البحــري[2].

يبــدو مما تقدم أنّ المسلمين برزوا في المصادر المالكية في العهدين الأغلبي والفاطمي كمسيطرين على البحر. غير أنّ الفاطميين وضعوا حجر الأساس لتراجع النشاط البحري المغربي - عموما - والإفريقي خاصة، وذلك لأسباب ذكــرنــاها، وسيتدعم هــذا التراجع في العهد الزيري، ليتفاقم بعد الزحف الهلالـــي، حيث لم نعد نسمع في المصادر المالكية إلا عن عجز المسلمين عن تسيير خشبة فــي البحــر[3].

---

[1]- *المعيار*، ج 9، ص 545. و للمزيد من المعلومات حول هذه الفتنة في صقلية انظــر (هادي روجي إدريس، *الدولة الصنهاجية*، ج1، ص209 - 210).

[2]- تجدر الإشارة إلى أنّ تجدد الفتن في صقلية تــزامن أيضا مع بــداية تراجع البحرية الأنــدلسية، حيث خســر مجاهــد الدانــي جــزر البليار (أو الجزر الشرقية) أمام القوات المتحالفة من جنــوة وبيــزة، و ذلك في سنة 407هـ/ 1016م (حسين مؤنس، *تاريخ*، ص 90؛ هــادي روجــي إدريس، *الدولة الصنهاجية*، ج 1، ص 161).

[3]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 594 - 595؛ *المعيار*، ج 1، ص 436. ونحوها .

ب - مظاهر تراجع النشاط البحري بعد الزحف الهلالي

حوالي سنة 449هـ/ 1057م، زحف أعراب بني هلال وبني سليم على بلاد الغرب الإسلامي[1]، و عاثوا فيها فسادا، و بثوا البلبلة والرعب في نفوس سكانها، و قطعوا الطرقات البرية التي كانت الملجأ الأخير للمغاربة بعد ما آلت السيطرة على الحوضين الأوسط و الغربي للبحر المتوسط لصالح الروم.

لذلك فلا غرو أن تزخر فتاوى الفقهاء المعاصرين لهذه الأحداث بمسائل تتعلق " **بأمن الطريق**"[2]. فالبحر للروم و البر للعرب، فأيّ طريق يسلكه من أراد مثلا الذهاب إلى الحج؟ و أيّهما أفضل، الحج أم الجهاد؟ [3] أي جهاد الروم في البحر و جهاد العرب في البر. و إذا كان هذا هو السؤال السائد في فتاوى فقهاء القرنين 5 - 6هـ/ 11- 12م ، فإنّ الوضع قد ازداد سوء في القرون الموالية، ولا سيما في القرن 8هـ/ 14م، حيث لم نعد نسمع في فتاوى الفقهاء إلا عن سفر المسلمين في مراكب "**النصارى**". هل هذا يعني أنّ الدائرة دارت على المسلمين في ذلك العصر إلى درجة أنه لم تسبح لهم ألواح في البحر؟

لقد تزامن الزحف الهلالي على بلاد الغرب الإسلامي بتراجع النشاط البحري فيها. و يمكن أن نجد صدى لهذا في المصادر المالكية، من خلال فتاوي الفقهاء الذين أقروا أنّ الروم كانوا يسيطرون على الحوضين الأوسط والغربي للبحر المتوسط، و أنّه لم يكن للمسلمين بدّ من نيل الروم منهم إن هم أقدموا على ركوب البحر للحج. يقول اللخمي: " **إنّ الغالب على ركوب البحر الغرر والخوف من الروم ...** "[4]، و يعترف السيوري بأنّه "**يتعذر ركوب البحر اليوم**"[5]، كما أقرّ كل من عبد الحميد الصائغ والمازري بـ " **تعذر الطريق البحري على ما فيه من اللصوص والأغرار**"[6]. وأقرّ ابن رشد بسيطرة الروم على الطريق البحري، مما دفعه إلى القول - كغيره من فقهاء القرنين 5 - 6 هـ/ 11- 12 م – إنّ تأخير أداء فريضة الحج لا بأس به[7].

على أنّ سيطرة الروم على المسالك البحرية المغربية، وتراجع النشاط البحري الإسلامي في هذه العهود قد يعودان إلى أسباب متعددة متنوعة. لكن يبدو أنّ تلك الأسباب تدور في فلك جانبين رئيسيين: **فالأول**، فقدان الرباطات

---

[1]- كان هذا الزحف بإيعاز من الفاطميين بمصر، على إثر إعلان الزيريين مقاطعتهم للدولة الفاطمية. و للمزيد حول هذه المقاطعة، وتأثير علماء المالكية فيها، انظر (نجم الدين الهنتاتي، *المذهب المالكي*، ص 171 - 184).

[2]- كما طرحت على الفقهاء بكثرة مسائل تتعلق بالحرابة و أنواعها من سلب ونهب و قتل و غيلة، انظر (البرزلي، *جامع*، ج6، ص 174 - 186).

[3]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 584 – 585.

[4]- البرزلي، *نفسه*، ج1، ص 593؛ *المعيار*، ج1، ص 435.

[5]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 588.

[6]- البرزلي، *نفسه*، ج1، ص 586، 596؛ *المعيار*، ج1، ص 435.

[7]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 593.

بالغرب الإسلامي دورها الدفاعي و العسكري في هذه المرحلة. و**الثاني**، ضعف الدول المغربية و لا سيما في القرون الأخيرة من العصر الوسيـط.

مما لا شك فيه أنّ الزحف الهلالي ألحق أضرارا جسيمة بالرباطات باستيلاء الأعراب على أحباسها، مما أفقد الرباطات دورها الرئيسي الذي من أجله أسّست، و هو الدفاع عن السواحل المغربية بالتصدي لهجومات الروم، والوقوف سدّا منيعا أمام غاراتهم.

و قد لوّحت المصادر المالكية إلى ذلك بالفساد الذي طرأ على الرباطات[1]، و بالتالي تحولها إلى مخازن تجارية، منددة بذلك قائلة "**إنّ حرف التجارات ليس من شأن المرابطين**" [2]. فالتجـارة أفقدت الرباطات هيبتها الدفـاعية، لذلك أصبحت الهجومات الرومية على السواحل الإسلامية أمرا اعتياديا، بما أنّ سكان "**الحصون**" تجـار ليس فيهم" **القوة علـى الحـرس و العسس والخروج عند وقـوع النفيـر**"[3].

وقدّمت المصادر المالكية نمـاذج لغـارات الروم على الرباطات والسواحل المغربية، و إهـانة المسلمين فيها، إمّـا بأسرهم أوسلب أملاكهم من الأموال و المراكب و "**العمارات**". فقد ورد في فتوى للمازري أنّ الروم هاجموا حصنا يعرف "**بالركام**"[4]، وأخـذوا دنانير مرابطية لتاجـر دفعها إلى بحري قراضا ليسافر بها إلى صقلية[5]. و ورد في ***المعيار*** أنّ "**النصارى**" هاجموا " **مرسى من مراسي المسلمين**"، و غلبوهم و أسروهم ووضعوهم في "**الجفن**"[6].

هـذا و قد أشار البرزلي في ***جامعه*** إلى أنّ سواحل المهدية والمنستير هي أخوف السواحل لكثرة غارات الروم عليها، مما جعل البرزلي يحبّذ النـذر بالإقامة في رباط هاتين المدينتين في عصره[7].

كما أنّ ميناء تونس لم يكن محميا في هذا العهد، و نستنتج ذلك من خـلال واقـعة وقعت بتونس و هـي أنّ " **تـاجرا اشترى مركبا و اكترى له أجراء، ودفع لهم الكراء و شحن، ثم أخذه الروم و هو في حفرتها** [بتونس] **قبل إقلاعه، و أسر التاجر و بعض العمارة ثم فدى نفسه ...**" [8].

و لعل فقـدان سواحل تونس مكانتها من الأمن و الهدوء يرجع إلى فقدان ربـاطها وظيفته العسكـرية، بالإضـافة إلى سقوط حاميتها العسكـرية، نعنـي جـزيرة قـوصـرة[9] على يـد روجـار النرمـاني، وذلك في سنة 484هـ/

---

[1]- البرزلي، ***جامع***، ج 5، ص 426.

[2]- البرزلي، ***نفسه***، ج 5، ص 422.

[3]- البرزلي، ***نفسه***، ج 5، ص 422.

[4]- لم نهتد إلى موقع هذا الحصن بالذات، و الذي يبدو أنّه كان يقع بين صقلية و إفريقية، بما أنّ الرحلة تمت بينهما.

[5]- ***المعيار***، ج 8، ص 207.

[6]- ***نفسه***، ج2، ص 118. والجفن نـوع من أنـواع السفن سنشرحها لاحـقـا.

[7]- البرزلي، ***جامع***، ج 2، ص 171.

[8]- ***المعيار***، ج 8، ص 298.

[9]- جـزيرة قـرب الشواطئ الشمالية للبـلاد التونسية (البرزلي، ***جامع***، ج5، ص49، تعليق المحقق).

1091م[1]. وقد أشار البرزلي في *جامعه* إلى استيلاء "العدو" على هذه الجزيرة، بأنّها اليوم " **تحت سيادة الكفر** [2]". وعلق حسن حسني عبد الوهاب على سقوط جزيرة قوصرة بقوله: "**وكان ذلك آخر عهد السلطان الإسلامي بجزائر البحر** [3] ".

وبسقوط هذه الجزيرة، انحدرت الجبهة الإسلامية إلى شواطئ تونس، وأصبح السؤال المطروح على الفقهاء بإلحاح ينم بجلاء عن تراجع البحرية الإسلامية" **ما تقول في مركب للمسلمين التقى مع مراكب العدو في الموسطة** [وسط البحر]، **و أيقن المسلمون بالعطب لا محالة إما بالغرق أو بالقتل، وهل للمغلوب أن يستبسل للقضاء حتى يدركه الموت بما أراد الله أو يختار موتا على موت؟**"[4]. أليس هذا النص يقرّ بأنّ المسلمين كانوا مغلوبين في البحر، وأنّ السيطرة كانت للعدو؟

ولا ندري هل يمكن مقاربة معنى هذا النص بالملاحظة التي أبداها فرواسار FAROISSART و هي "**أنّ المسلمين عندما يقومون بأعمال قرصنة في البحر، فإنّهم لا يواجهون النصارى إذا كان هؤلاء متفوقين عليهم، إذ إنّ في مقدور سفينة نصرانية واحدة التغلب على أربع سفن إسلامية** "[5].

و بعد استتباب أمر البحر" للروم" هجموا على السواحل المغربية ولا سيما الموانئ الهامة، مثل المهدية و بونة وفاس. ففي سنة 480هـ/ 1087م، أغارت كل من بيزة و جنوة على المهدية وزويلة ونهبوهما وأحرقوا سفنها، ولم يتعرضوا - حسبما يبدو - لأية مقاومة جدية[6].

و نجد صدى لهذا النهب، في فتوى أصدرها المازري حول إغارة " الروم **على المهدية و زويلة سنة 480هـ/1087م و نهبت أموال الناس، فكثر الخلاف والخصومة في تضمين الصناع والمرتهنين**"[7]. كما تحدث البرزلي عن المهدية بعد هذه الكارثة بالقول إنّها" **اختلفت أحوالها والتأثت أعمالها و انتقل منها رجالها ...**"[8].

على أنّ هذه الحملة انتهت باضطرار تميم إلى طلب الصلح، وقبول الشروط القاسية التي فرضها عليه الإيطاليون[9].

1- مؤنس (حسين)، *تاريخ*، ص 86 - 87. و هي نفس السنة التي انتهى روجار هذا من الاستيلاء على صقلية (هادي روجي إدريس، *الدولة الصنهاجية*، ج 2، ص 283).

2- البرزلي، *جامع*، ج 2، ص 23، ج 3، ص 89، ج 5، ص 49.

3- عبد الوهاب(حسن حسني)، "قصة جزيرة قوصرة العربية"، المجلة *التاريخية المصرية*، عدد 2، سنة 1949، ج 2، ص 55 وما بعدها.

4- *المعيار*، ج 2، ص 114.

5- برانشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 97. و لا شك أنّ هذه الملاحظة لا تخلو من مبالغة و تعصب.

6- التجاني، *رحلة*، ص 331 .

7- *المعيار*، ج 8، ص 329.

8- البرزلي، *جامع*، ج 6، ص 186 - 187.

9- إدريس (هادي روجي)، *الدولة الصنهاجية*، ج 1، ص 338.

و هذا الموقف من تميم يمثل مظهرا من مظاهر العامل الثاني وهو **ضعف الدولة**. ويبدو أنّه أهم ما يمكن أن يفسّر به تراجع البحرية الإسلامية بالغرب الإسلامي خلال القرون الأخيرة من العصر الوسيط.

فقد لاحظ ابن خلدون بمرارة تقهقر الأساطيل الإسلامية في الغرب الإسلامي و تخلفها أمام الأساطيل الأوروبية، ونسب ذلك إلى ضعف الدول المغربية، فقال: " **و تراجعت عن ذلك قوات المسلمين في الأساطيل لضعف الدولة**"[1].

و لعل اعتراف الدول المغربية بهذا الضعف هو الذي دفعها إلى عقد الهدنات و الصلح مع الروم. جاء في *المعيار*: "**وسئل بعض فقهاء تلمسان... و ذلك أنّ الخليفة أصلحه الله صالح هؤلاء النصارى الذين أخذوا سواحلنا إلى أجل معلوم، والمسلمون يرون أنّ جهادهم من أعظم القربات، فصاروا يغيرون على أطراف بلدهم ...**"[2].

كما ورد في *المعيار* أنّ الأمير المرابطي أبا الطاهر تميم بن يوسف بن تاشفين (بداية القرن 6هـ/ 12م)، سأل ابن رشد "**عما اعترفه المسلمون من أموالهم بأيدي النصارى الداخلين إلى قرطبة من طليطلة - أعادها الله للمسلمين - باسم التجارة أيام الصلح**"[3].

و حكى البرزلي في *جامعه* قصة ابن شقاوة البوني "**حين أخذوا مراكبه و قتلوه مع جماعة من المسلمين في هدنتهم مع أمير إفريقية، وردّوا بعض العمارة، و زعموا أنّهم غلطوا بهم حتى وقع ما وقع، وتبيّن كذبهم ...**[4] ".

و يبدو من هذه النصوص أنّ الروم كانوا لا يحترمون تعهداتهم مع المسلمين لكونهم الغالبين، و على المسلمين الصبر لا غير .

وفي أيام أبي الحسن المريني بالمغرب الأقصى، وبالتحديد سنة 741هـ / 1340م، حدثت وقعة طريف بين الأسطول المغربي من جهة والأسطول القشتالي من جهة أخرى. و قد كانت هذه الوقعة إحدى الكوارث الكبرى التي نالت من الأسطول المغربي، حيث فقد المغاربة الكثير من الرجال و المراكب.

ونجد صدى لهذه الوقعة في *المعيار*، حيث نزلت "**نازلة بفاس في إمرأة أتت بولد في رمضان من عام 748هـ[1347م]، وزعمت أنه من زوجها المفقود في وقعة طريف حملته منه ...**"[5].

و في أوائل القرن 8هـ / 14م اضطرت كل من تونس وبجاية إلى الاستنجاد بالأساطيل النصرانية - الإسبانية لمحاربة الأسطول التلمساني[6]. ويمكن أن نجد صدى لهذا في كتب النوازل أيضا. ذلك أنّ ما نجده في هذه المصادر الفقهية

---

[1]- ابن خلدون، *المقدمة* ، ج 2، ص 37. و هي ملاحظة تبدو صالحة بالنسبة إلى كامل القرون الأخيرة من العصر الوسيط (برانشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 95).

[2]- *المعيار*، ج 2، ص 206 - 207.

[3]- *نفسه* ، ج 9، ص 598 ؛ البرزلي، *جامع*، ج 5، ص 213.

[4]- البرزلي، *جامع*، ج5، ص 213.

[5]- *المعيار*، ج 4، ص 491 - 492.

[6]- برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 96.

بشأن امتلاك المسلمين للمراكب التجارية و نزاعاتهم في حالات الشركة[1]، لا يزامن أواخر العصر الوسيط، بل يعود أغلبه إلى ذلك العهد الذي وصفه ابن خلدون بأنّه " **لم تسبح للنصرانية ألواح**"[2].

على أنّ ذلك لا يعني اختفاء مراكب أهل الغرب الإسلامي فوق مياه البحر أو انعدامها في أواخر العصر الوسيط، وإنما كانت تشارك في التجارة المتوسطية. ونجد لذلك صدى في المصادر المالكية التي أشارت إلى جريان" **مراكب المسلمين**" فوق البحر في القرون الأخيرة من العصر الوسيط[3].

لكن ذلك لم يمنع أن نرى الناس بما فيهم العلماء قد تعودوا على استعمال سفن النصارى بقصد السفر للحج و التجارة. على أنّ هذا الوضع أثار جدلا لدى الفقهاء الذين استسلموا في آخر الأمر للضرورة.

فقد ذكر البرزلي في ***جامعه*** أنّ العادة جرت "**عندنا اليوم السفر في البحر في مراكب النصارى يكرونها للمسلمين من إفريقية إلى الإسكندرية، وربما كانت الطائلة والاستيلاء للنصارى على المسلمين حتى يصلوا. و كذلك الركوب من الإسكندرية إلى ناحية بلاد المغرب، و ربما غدروا في بعض الأوقات. فكان شيخنا الإمام الفقيه** [يعني ابن عرفة] **يحكي أنه كالتجارة إلى أرض الحرب، و فيما ذكره للمتقدمين من تشديد الكراهة**[4]".

على أنّ البرزلي كان له وجهة نظر مغايرة لشيخه ابن عرفة بخصوص هذه المسألة، حيث لم يكن مثل هذا السفر جرحة في عصره، وذلك لانتفاء العلة التي استند عليها ابن عرفة، و هو اعتداء النصارى على المسلمين. يقول البرزلي: "**و الصواب اليوم أنّه خلاف في حال. فإن كان أمير تونس قويا**[5] **يخاف النصارى منه إذا غدروا أو أساؤوا العشرة فهو خفيف، و إلا كان خطرا، لم يجز لإهانتهم للمسلمين**"[6]. وأضاف البرزلي علة أخرى، تذكرنا بنفس العلة التي اعتمد عليها عبد الحميد الصائغ و تلميذه المازري في القرن 6هـ/ 12م، بخصوص مسألة السفر إلى صقلية للتجارة بعد استيلاء النرمان عليها سنة 484هـ/ 1091م[7]. يقول البرزلي. "**ولأنّ فيه ما يتقوّى به على المسلمين و هو الأموال التي سيدفعها المسلمون إلى الروم كأجرة للكراء**[8] "، ورغم ذلك، أقر البرزلي أنّ بعض فقهاء فاس و بجاية كانوا يسافرون على متن السفن النصرانية[9]، و لعل أولئك الفقهاء كانوا يرون مثل رأي الونشريسي" **أنّ هذا من باب تقابل الضررين فينفي الأصغر الأكبر**[10]".

1- ***المعيار***، ج8، 98، 497، 309 - 312، ج9، ص 418،117؛ ***فتاوى ابن رشد***، ص 836.

2- ابن خلدون، ***المقدمة***، ص 201.

3- البرزلي، ***جامع***، ج2، ص 482؛ ***المعيار***، ج2، ص 114، ج8، ص 68.

4- البرزلي، ***جامع***، ج1، ص 594؛ ***المعيار***، ج1، ص 436.

5- يعني هنا بالأمير الحفصي أبي فارس عبد العزيز.

6- البرزلي، ***جامع***، ج1، ص 594 - 595؛ ***المعيار***، ج1، ص 436.

7- البرزلي، ***جامع***، ج2، ص 45 - 46.

8- البرزلي، ***نفسه***، ج 2، ص 46.

9- البرزلي، ***نفسه***، ج1، ص 595، ج2، ص 46؛ ***المعيار***، ج1، ص 436.

10- ***المعيار***، ج1، ص 436.

كما ورد في *المعيار* أنّ أحد فقهاء تلمسان وردت عليه مسألة من المشرق [القدس بفلسطين حسب النص]، جاء فيها" **و قد طلب صاحب السؤال تسجيله في كل بلد إلى أن يصل ... وسافر حامله في طرائد البنادقة**[1] ". ألا يعكس هذا الوضع لدى المسلمين مدى تراجع نشاطهم البحري في القرون الأخيرة من العصر الوسيط بعد أن كانوا سادة البحر ؟ [2].

فرغم أنّ الفقه المالكي لم يشجّع على ركوب البحر ولم يرغب فيه، سواء كان ذلك الركوب لأمور دينية أو دنيوية، فإنّ الواقع المعاش بالغرب الإسلامي – بما أنّه منطقة ساحلية حدودية – حتمّ على أهله أن يطوّروا بحريتهم.

و فعلا، فقد ازدهرت البحرية الإسلامية في الوسيط الأعلى و لا سيما في القرنين 3 و 4هـ/ 9 و 10م، و سيطر المسلمون آنذاك على الحوضين الأوسط والغربي للبحر المتوسط. و نوّهت بهذا الازدهار أيضا المصادر المالكية، وأبرزت في أماكن متفرقة منها مظاهر غلبة مراكب المسلمين على مراكب أعدائهم، إلا أننا لاحظنا من خلال فتاوي الفقهاء تراجعا في نشاطهم البحري بعد العهد الفاطمي.

و تفاقم هذا التراجع بالزحف الهلالي على بلاد الغرب الإسلامي الذي أفقد الرباطات على السواحل دورها الدفاعي والعسكري، كما أزال عن الدول المغربية هيبتها في عيون الأعداء، الذين كثفوا إغاراتهم على المدن الساحلية المغربية، و احتلوها الواحدة تلو الأخرى، و أصبح السؤال الأكثر إلحاحا على الفقهاء "**هل الحج أفضل أم الجهاد؟**"، وتعذر الطريق البحري على المسلمين مثلما تعذر الطريق البري عليهم، مما دفع بهم في النهاية إلى عقد شراكات مع مراكب الروم للسفر فيها، و هو أمر شغل اهتمام الفقهاء كثيرا ولا سيما في القرن 8هـ/14م.

و إذا كان سحنون و من تلاه من الفقهاء يكرهون ركوب البحر ولو في مراكب إسلامية إلى بلدان إسلامية، فيبدو أنّ فقهاء القرون الأخيرة من العصر الوسيط قد تجاوزوا تلك المرحلة، إلى ركوب البحر في سفن النصارى، وهو وضع انتهوا في آخر الأمر إلى التسليم به للضرورة[3]. ألا يعني هذا أنّ المسالك البحرية قد ضيّقت على المغاربة بعد أن كانت فسيحة أيّام ازدهار بحريتهم؟

---

[1] - *المعيار*، ج 2، ص 228.

[2] - **وحتى في القرن 6هـ/ 12م، شهد ابن جبير بسيطرة سفن النصارى على البحر المتوسط، حيث ذكر المراكب الجنوية أكثر من مرة في رحلته: فقد سافر من سبتة إلى الإسكندرية على متن مركب جنوي، و عاد من عكا إلى مسينا على متن مركب جنوي، و سافر من أطرابنش بصقلية عائدا إلى الأندلس على متن مركب جنوي، فضلا عن مراكب أخرى للجنويين قابلها في صقلية قادمة من الإسكندرية في طريقه إلى الأندلس (أبو الحسين محمد بن أحمد بن جبير، *رحلة ابن جبير*، دار صادر، بيروت، 1988، ط2، ص 6 – 7، 296، 316، 318).**

[3] - **برنشيفيك، *تاريخ*، ج2، ص 97.**

الفصل الثاني: وسائل النقل البحري[1]

المبحث الأول: المسالك البحرية

نعني بذلك مسالك البحر الأبيض المتوسط[2]، و المحيط الأطلسي[3]، بالإضافة إلى الأنهار بالغرب الإسلامي. و قد كانت البحار تحيط ببلاد الغرب الإسلامي من جهاتها الثلاثة عدا الجنوب[4]، بينما كانت الأنهار تكثر بالأندلس والمغربين الأقصى و الأوسط و إن لم تكن جلها صالحة للملاحة. على أنّ المسالك البحرية كانت إما مساحلة، أوتوغلا في عمق البحر.

1- المساحلة

هي القاعدة في الملاحة البحرية في العصر الوسيط. وتعني سفر المراكب من مرسى إلى آخر بمحاذاة الشاطئ بحيث لا تتوغل في البحر. وبعبارة أخرى، قطع السفن المسافات البحرية ملتصقة للشواطئ غير ضاربة في عمق البحر[5].

و تكمن أهمية المساحلة في كونها أضمن طريقة في الإبحار لتجنب مخاطر الغرق و القرصنة، و أحسن وسيلة لتمكين السفن من إنزال الركاب، وجمع

---

[1] - أشار بعض الباحثين إلى أنّ الإنسان عرف النقل المائي قبل النقل البري وذلك في عصر الصيد (أي قبل عصر الزراعة و تربية الحيوانات) (يوسف أحمد الشيراوي، *الاتصالات*، ص 29 – 33).

[2]- تسّميه المصادر المالكية بالبحر الشامي (*المعيار*، ج1، ص 119). على أنّ هذا البحر كان يحمل أسماء كثيرة منها البحر الرومي و بحر العرب، وبحر الأندلس، و بحر المغرب و غيرها (*دائرة المعارف الإسلامية*، تأليف أئمة المستشرقين في العالم، ترجمة إبراهيم زكي خورشيد، أحمد الشنتناوي، وعبد الحميد يونس، الشعب، مصر، 1969، ط2، مجلد3، ص 388؛ ابن جبير، *رحلة*، ص 43؛ النويري، *نهاية الأرب*، ص233).

[3]- و يعرف أيضا ببحر الظلمات أو البحر المظلم أو البحر الأسود (*دائرة المعارف الإسلامية*، مجلد3، ص 388).

[4]- هذا باستثناء بلاد الأندلس التي هي شبه جزيرة، يحيط بها الماء من جميع جوانبها عدا جزء صغير من شمالها (أي حدودها مع فرنسا).

[5]- المكي (سالم)، *الاقتصاد*، ص 98.

السلع، ونقلها من ميناء إلى آخر، أوبيعها[1]. كما أنها تتيح الفرصة للتزوّد بالطعام والماء.

لهذه الاعتبارات وغيرها لم يتوقف نشاط المساحلة لدى المغاربة في عصر من العصور، ولو في أيام تراجع بحريتهم في القرون الأخيرة من العصر الوسيط. يؤيّد ذلك ما نجده في المصادر المالكية المتأخرة من إشارات إلى تنشيط طريق إفريقية - الإسكندرية، أو العكس بسفن النصارى[2]. وهذا الطريق في حدّ ذاته هو الطريق الرئيسي الذي كانت تتساحل به سفن المغاربة والروم على حد سواء، عبر البحر المتوسط في العصر الوسيط.

---

[1]- نجد لذلك معنى في فتاوي منسوبة إلى مالك و ابن القاسم وأبي عمران الفاسي (ابن عمر، *أكرية السفن*، ص 44؛ ج7، ص113؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 88؛ *المعيار*، ج1، ص 387).

[2]- *المعيار*، ج 1، ص 436.

أ – المساحلة من المغرب الأقصى إلى الإسكندرية

نعني الطريق البحري الذي يسير بمحاذاة الساحل المغربي من سبتة غربا بالمغرب الأقصى إلى برقة شرقا بإفريقية مارا بمراسي عديدة. وقد عبّرت المصادر المالكية عن هذا التساحل بـ "الطريق بالريف[1]".

سئل يحيى بن عمر (ت 289 هـ/ 901 م)" **عن القوم يكترون من المراكب فيشحنونه ... فأجاب إن كان كراؤهم مع الريف مثل أن يكروا إلى مصر من إفريقية ...** "[2].

و تكمن أهمية هذا الطريق البحري الساحلي في كونه طريق الحج والعمرة[3]، و طريق التجارة إلى بلاد الشرق، و لا سيما مصر التي كانت تعتبر - لدى المغاربة - منطلق العلاقات بين الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط وبين الشرق الأقصى، إذ كانت بمثابة الواسطة بين تيارين مستقلين من المبادلات التجارية، و لكنهما مرتبطين بفضلها ارتباطا متينا [4].

على أنّ السفن لم تكن تسترسل السير عبر هذا الشريط الساحلي المغربي الطويل[5]، و إنّما كانت تتوقف في المراسي لتنزيل السلع أو تشحينها[6]. و قد أشارت المصادر المالكية إلى رسو المراكب والأهوال التي كانت تعترضها في بعض تلك المراسي. و كان ذلك إيحاء من تلك المصادر - مثل المصادر الجغرافية – إلى أنّ بعض المراسي المغربية لم تكن صالحة لرسو السفن بها[7].

---

[1] - يطلق في الغرب الإسلامي على المناطق التي تحيط بالبحر. كما أنه يستعمل اسم علم للجزء الذي يمتد من تطوان حتى الملوية من المملكة المغربية .(Dozy, *Supplément*, T. 1, p. 575)

[2]- ابن عمر، *أكرية السفن*، ص 23؛ البرزلي، *جامع*، ج 3، ص641- 642؛ *المعيار*، ج 8، ص 310-311.

[3]- *النوادر*، ج 1، ص 252؛ *المعيار*، ج 6، ص 158، ج 9، ص96.

[4]- أشار غوتين إلى أنّ كثيرا من تجار القاهرة كانوا ينتقلون من المغرب الأقصى إلى الهند. و في أواخر القرن 5هـ / 11م كانت أكثر من 90 % من البضائع الواردة من الهند، تشترى مقابل بضائع إفريقية و مصرية Goitein (S.D), "The mediterranean to India , Documents on the Trade to India , south Africa from the eleventh and tweelth centuries", *The medieval Academy of America Cambridge*, Massachussets , Speculum XXIX , April 1954 , N° 2 , part 1 , p . 115 , 181 , 209).

[5]- يقدّر طول شواطئ شمال إفريقيا بألفي كلم. (مصطفى الأشرف، "الجزائر في تاريخ الحضارة"، *الأصالة*، عدد 2، سنة 1، 1971، ص 92 - 93).

[6]- ابن رشد، *البيان*، ج 9، ص 85.

[7]- انظر مثلا *النوادر*، ج7، ص 110؛ البرزلي، *جامع*، ج1، ص604؛ *المعيار*،ج2، ص 118. على أننا لم نعثر على كلمة "ميناء" و" مرفأ" في المصادر المالكية، لكنها أشارت إلى كلمتي "البر " و " الحائط " مرات عديدة، للتعبير عن المرسى (ابن عمر، *أكرية*، ص 28؛ *النوادر*، ج3، ص 132؛ البرزلي، *جامع*، ج5، ص 281).

وأهم هذه المراسي من الشرق إلى الغرب ميناء برقة. ومن كتاب ابن سحنون " **و كتب قاضي طرابلس إلى سحنون يسأله عن مركب عطب ببرقة...** [1]"، وأشارت فتوى لابن أبي زيد القيرواني إلى كراء سفن من مصر إلى إفريقية عبر برقة، وسلكت في الإياب نفس الطريق[2]. وتكمن أهمية هذا الميناء في كونه مرسى حدوديا بين المشرق و المغرب.

و يليها في الأهمية ميناء أجدابية" **ترد عليها المراكب بالمتاع وتصدر عنها بضروب التجارة** "[3]. و أشار البكري إلى أنّ هذا المرسى كان يسمى بالماحور[4]. ومنه تسير المراكب إلى ميناء سرت. وكانت كذلك محطة لاستيراد وتصـــدير السلع عبر البحـــر[5].

أما ميناء طرابلس، فلئن وصفه ابن حوقل بكونه مكشوفا في القرن 4هـ/ 10م يصعب الرسو فيه لما تواجه السفن من شدة الرياح الدائمة والأمواج[6]، فإنّ البكري ذكر أنه كان مأمونا من هيجان الريـاح[7].

و قد أشارت أكثر من فتوى إلى هذا الميناء. قال سحنون: "**إن كان أصل الكراء** [المركب] **من مصر إلى طرابلس ...** "[8]، وورد في *النوادر* "**ومن مسائل لابن عبدوس في قوم اكتروا مركبا من الإسكندرية إلى طـرابلس فمالت بهم الـريح إلـى سـوسة ...**"[9]. وأشارت فتوى للقابسي وأبي عمران الفاسي إلى توجيه سفينة إلى طرابلس من الإسكندرية لعرضها للبيع[10].

و يسير الطريق البحري الساحلي من طرابلس إلى مرفأ قابس، الذي كان نقطة وصل ملائمة بين التجارة البحرية و التجارة الصحراوية[11].

و قد أكد البكـري في القرن 5هـ / 11م أنّ مرفأ قابس جيد، يستقبل السفن القادمة من جميع أنحاء العالم[12]، في حين لاحظ الإدريسي في القرن الموالي أنّ هذا المرسى " **ليس بشيء لأنه لا يستر من ريح، وإنما ترسي القوارب بواديها، وهو نهر صغير يدخله المد و الجزر، وترسي به المراكب الصغار و ليس بكثير السعة، و إنما يطلع المد للإرساء نحوا من رمية سهم** "[13]. ويمكن أن نجد الملاحظة نفسها

1- ابن عمر، *أكرية السفن*، ص 29 - 30.

2- ابن أبي زيد، *الفتاوى* ، ص 203 .

3- ابن حوقل، *صورة*، ص 70.

4- البكري، *المسالك*، ج 2، ص 653.

5- ابن حوقل، *صورة*، ص 71.

6- ابن حوقل، *نفسه*، ص 72.

7- البكري، *المسالك*، ج 2، ص 653. و من الممكن أنه وقع الاعتناء بهذا الميناء في عهد البكري فأصلح.

8- ابن عمر، *أكرية السفن*، ص 29 - 30.

9- *النوادر*، ج 7، ص 110. و ورد مثله في *جامع البرزلي* (ج 6، ص 27).

10- *المعيار*، ج 8، ص 215، ج9، ص 340- 341. هذا و كان السفر من الإسكندرية إلى طرابلس يحتاج في الغالب إلى 7 أيام (نقولا زيادة، "التجـارة بـلاد الشام"، ص 245).

11- بـرنشفيك، *تـاريخ*، ج1، ص 345.

12- إدريس (هادي روجي)، *الدولة الصنهاجية*، ج 2، ص 63، 285.

13- الإدريسي، *نزهة*، ص 280.

لدى ابن بطوطة في القرن 8هـ / 14م حين سافر في مركب صغير إلى قابس قادما من جربة[1]. و هل ذلك يعني أنّ هذا المرسى لم يعد صالحا لرسو السفن الكبار به بعد القرن 5هـ / 11م؟

و نجد معنى لهذا في المصادر المالكية، فقد وردت في *المعيار* فتوى منسوبة إلى المازري تخص " **مكترين لقارب من صقلية إلى قابس**"[2].

و إذا كان ميناء قابس لا يصلح إلا للقوارب، فإن ميناء صفاقس بدوره لم يكن يوفـر مرسى صالحا لحركة التجارة، إذ يوصف بأنّه" ميت المياه[3]"، يتعذر أحيانا على السفن الرسو فيه. يقول عن ذلك البكري:" **ومرساها مرسى حسن، ميت الماء، والماء يمد به و يجزر عنه كل يوم، فإذا جزر بقيت السفن في الحصاة، وإذا مدّ رجعت السفن وعامت، يقصدها التجار من الآفاق بالأموال الجزيلة، و يمتاز بالزيت ...** "[4]. ونجد الملاحظة نفسها حول هذا المرسى لدى التجاني[5] في القرن 8هـ / 14م. وقد وردت أخبار هذا المرسى في كتب فقه المالكية. جاء في كتاب ابن عمر:" **وقال بعض أصحابنا** [ابن حبيب] **فيمن اكترى سفينة إلى صفاقس فردتهم الريح إلى سوسة ...**"[6]. " **و سئل البوني عمن سافر بمال قراض من صفاقس ومرّ بطرابلس فأخذ قراضا آخر ...**"[7].

وأشار أبو زكرياء البرقي في فتوى أخرى إلى أنّ عامل قراض سافر بحرا من قابس إلى صفاقس، فأخذه العدو و جميع ما معه من الأموال[8].

و من صفاقس يتساحل المسافرون في البحر إلى ميناء المهدية وهو مرفأ فينيقي قديم، قام عبيد الله المهدي بتجديد حفره سنة 305هـ/917م، فنقروه نقرا في الحجر الصلد حيث يستطيع أن يستقبل زهاء الثلاثين سفينة، و يتّصل بالبحر بواسطة ممر يبلغ عرضه حوالي 15 مترا، وتتحكم في مدخله سلسلة من حديد ممدودة بين برجين تربط بينهما قبة ذات طابقين[9]،" **فإذا أريد إدخال سفينة فيه**

---

[1]- ابن بطوطة، *رحلة*، ص 655 - 656. و بالنسبة إلى ركوب ابن بطوطة البحر عند عودته من رحلته الأولى و علاقته به، انظر MOLLAT (Michel), "Ibn Batouta et la mer", Revue *Travaux et jours*, n° 18 janvier - Mars, 1966, p. 53 - 70.

[2]- *المعيار*، ج 8، ص 305.

[3]- ابن حوقل، *صورة*، ص 73.

[4]- البكري، *المسالك*، ج 2، ص 669. و الزيت المستهلك في مصر خلال الفترة الصنهاجية كان يستورد من صفاقس (هادي روجي إدريس، *الدولة الصنهاجية*، ج 2 ، ص 285).

[5]- التجاني، *رحلة*، ص 68.

[6]- ابن عمر، *أكرية السفن*، ص 42.

[7]- *المعيار*، ج 8، ص 203. و رغم أنّ النص لم يذكر وسيلة النقل التي استعملها المقارض ، فإنه من المحتمل جدا أن تكون بحرية. وقد أورد هادي روجي إدريس هذا المثال ضمن أمثلة التجارة البحرية (Hady Roger Idriss, "Commerce maritime et Kirad en Berbérie orientale D'après un recueil inédit de fatwas médiévales", *journal of The Economic and social history of Orient*, volume IV, Leiden, E . J . Brill, 1961, p.235).

[8]- *المعيار*، ج8، ص 129 - 130.

[9]- إدريس (هادي روجي)، *الدولة الصنهاجية* ، ج2، ص 54.

أرسل حراس البرجين أحد طرفي السلسلة حتى تدخل السفينة، ثم مدّوها كما كانت بعد ذلك، تحصينا لئلا تطرقها مراكب الـــروم"[1].

على أنّ جهود حكّـام المهدية في الاهتمام بمرساها لم يمنع من تعرضها لأهوال البحر، و لا سيما بعد انتقال مركز الحكم منها[2]. فقد سئل أبو محمد ابن أبي زيد عن مركب " **أخذه هول البحر و كان راسيا ببحر المهدية، فنقر قاعه بقاع البحر، فخيف عليه أن يهلك من نقره بقاع البحر، فرموا منه بعض ما فيه ليخففوه حتى لا يصل قــاعه إلـى قـاع البحـــر ...** "[3].

هـذا، وكان هذا الميناء مرفأ للسفن القادمة من الإسكندرية[4] والشام وصقلية[5]، و الأندلس و غيرها، و بقي هذا الميناء مزدهرا حتى في أيام تراجع البحرية الإسلامية في القرنين 5 و 6هـ/ 11 - 12م . يقول الإدريسي:" **إنّه لم يزل ميناء المهدية ذات إقلاع وحط للسفن الحجازية القاصدة إليها من بلاد المشرق والمغرب والأندلس وبلاد الروم وغيرها ...**"[6]. إلا أنّ البرزلي في القرن 8هـ/14م، أقرّ بانعدام الأمن بهذا المرسى، و عده مع مرسى المنستير من أخوف الموانئ في زمانه، بفعل تراكم هجومات الروم عليهما[7].

و على مقربة من ميناء المنستير يوجد ميناء سوسة، وكان مرفأ نشيطا و لا سيما في العهد الأغلبي. فمنه انطلقت حملة أسد بن الفرات لفتح صقلية كما تقدم[8]، ويقابل هذا الميناء من جهة الشرق جزيرة لنبدوسة[9] الإيطالية. ويبدو أنّ المراكب كانت تمر بها و هي في طريقها من المشرق و إليه.

فقد جاء في فتوى للمازري أنّ مقارضا أراد السفر إلى المشرق، فاشترى بضاعة وحملها في المركب، فلما كان بمحاذاة جزيرة " **لنبدوسة انفتح المركب وخشي عليه الغرق**" فسيق إلى أقرب ميناء وهو المهدية الذي وصلها سالما[10].

1- البكري، *مسالك*، ج2، ص 683؛ التجاني، *رحلة*، ص 320 -322 . على أنّ هـذا النوع من المرسى كان سائدا في سائر مدن إفريقية، فكان هذا شكل مرسى تونس و مرسى سوسة و بجاية وغيرها (عثمان الكعاك، *الحضارة*، ص 90).

2- أشار البرزلي (نقلا عن ابن حوقل) إلى ضعف النشاط التجاري بالمهدية في هذا العهد (*جامع*، ج 6، ص 186 - 187؛ ابن حوقل، *صورة*، ص 73).

3- ابن عمر، *أكرية*، ص 36؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 657؛ *المعيار*، ج 8، ص 306.

4- ورد في *جامع* البرزلي: "أنّ سفنا من الإسكندرية إلى المهدية لقيهم العدوّ بساحل برقة ... " (*جامع*، ج 3، ص 651). و قد ذكر البكري المسالك البحرية من المهدية إلى الإسكندرية بتفصيل (*المسالك*، ج2، ص 760). وكانت السفينة تحتاج - في الغالب - إلى 35 يوما لاجتياز المسافة بين ميناء الإسكندرية والمهدية (نقولا زيادة، "تجارة بلاد الشام الخارجية"، ص 145).

5- البرزلي، *جامع*، ج3، ص 655.

6- الإدريسي ،*نــزهة*، ص 281.

7- البرزلي ،*جامع*، ج2، ص 171.

8- و لعل الحيوية التي كان يمتاز بها هذا الميناء في العهد الأغلبي جعلته هدفا لهجومات الروم، مما جعل سحنون بدوره يعده من الموانئ غير المأمونة (*النوادر*، ج 3، ص 35).

9- فتحها أسد بن الفرات بعد إبحاره من ميناء سوسة سنة 212هـ/827م (أحمد إلياس حسين، "دولة الأغالبة"، ص 95).

10- *المعيار*، ج 8، ص 206.

ويلاحظ كثرة الفتاوي التي تتحدث عن صرف الرياح للسفن عن مقاصدها إلى اتجاه ميناء سوسة[1]. و لا ندري هل كان لتموقع ميناءها دور أساسي في توجيه السفن المغلوبة على أمرها إليه.

و من سوسة تتساحل السفن إلى ميناء تونس الذي بناه حسان بن النعمان على شكل ميناء المهدية [2] المتقدم ذكره. و يعتبر هذا الميناء من أهمّ المرافئ بالغرب الإسلامي طيلة الفترة الوسيطة، حيث كان يشكّل نقطة وصل والتقاء لسفن الموانئ المغربية و الشرقية و الجزر البحرية، ولا سيما صقلية و الجزر التابعة لها. جاء في فتوى للبرقي أنّ عامل قراض غادر صفاقس إلى تونس بحرا[3]، وحكى البرزلي في **جامعه** أنّ مركبا انطلق من ميناء تونس إلى الإسكندرية التي وصلها في آخر النهار، فأبى قائد المركب الدخول ليلا، و انتظر إلى الغد، و لكن المركب **"أصابه هول بالليل ...** [4]".

و قدّم إفريقي مالا إلى رجل ليسافر به بحرا إلى مصر حيث يقدّمه إلى وكيله هناك، و لكن الإفريقي مات[5].

على أنّ **وثـائق الجنيزة** تسلط أضواء ساطعة على جانب مهم من جوانب التجارة المتوسطية في العصر الوسيط، نعني امتدادها بين إفريقية ولا سيما تونس - و بلاد الشرق عبر هذا الطريق الساحلي البحري. وهي تضيف لحسن الحظ معلومات تكميلية إلى المعطيات الواردة في النصوص العربية عموما وفتاوى الفقهاء خصوصا، و توضّح نوعية قسم على الأقل من البضائع المصدرة إلى مصر، مثل المرجان و الحرير في فتوى مطولة للمازري[6]، ومصدر بعض البضائع المشتراة في المقابل. فقد ورد في هذه الوثائق أنّ رجلا حمل حناء من مصر عبر المتوسط مارا بطرابلس إلى تونس[7]. كما ورد فيها أيضا أنّ أبا سوقة اللواتي حمل من مصر ثيابا إلى تونس مارا بطرابلس[8]. و غيرها من الأمثلة.

و من تونس يتجه الطريق الساحلي شمالا إلى مرسى بنزرت. ويمكن أن نلاحظ في الفتوى المطولة للمازري أنّ ميناءها كان مستودعا للسلع[9]. ومنه ينعطف الطريق الساحلي غربا إلى مرسى طبرقة المعروف بمرسى الخرز. وكان يبعد عن مدينة طبرقة بحوالي مرحلة[10]. كانت تكثر بهذا المرسى قوارب الأهالي لاستخراج

---

[1]- *المعيار*، ج 8، ص 192.

[2]- مؤنس (حسين)، *تاريخ*، ص 68.

[3]- *المعيار*، ج 3، ص 129 - 130.

[4]- البرزلي، *جامع*، ج3، ص 656.

[5]- *المعيار*، ج 9، ص 388، ج 10، ص 232 - 233.

[6]- البرزلي، *جامع*، ج3، ص 447 - 456.

[7]- Goitiein (S.D), « Documents de la Geniza » , p. 563

[8]- Gointein (S.D), « Documents de la Geniza », p. 563

[9]- البرزلي، *جامع*، ج3، 447 - 456؛ IDRIS (H. R), "Commerce Maritime", p . 231 – 232. و مرسى بنزرت كان يعرف بمرسى الروم أو مرسى القبة (حسين مونس، *أطلس*، ص 294).

[10]- ابن حوقل، صورة، ص 76. في حين عدّها الإدريسي بـ 24 ميلا (*نزهة*، ص 299). و يعرف هذا المرسى أيضا بمرسى القالة (هادي روجي إدريس، *الدولة*، ج2، ص 294).

المرجان من قاع البحر. فقد ورد في فتوى للمازري أنّ مرسى الخرز كان مزدهرا بتجارة المرجان، الذي كـان يباع جـزافا[1]. و لا شك أنّ مرسى الخـرز كان يضطلع بصرف جزء كبير من تلك الصادرات.

و من مرسى الخرز يتساحل السفينة إلى مرسى بونة أو" **بلاد العناب**" كما ورد في المصادر المالكية[2]. و قد كا ن هذا الميناء مزدهرا ولا سيما في العهد الفاطمي، إلا أنّه تدهور أثناء فترة الاحتلال النرماني في بداية القرن 6هـ/ 12م، مثل أغلب المراسي المغربية الواقعة على ساحل إفريقية، ثم عاد هذا المرسى لينتعش شيئا فشيئا في عهد بني حفص، و شهد آنذاك نشاطا مكثفا[3].

و من ميناء بونة يواصل المركب سيره مارا بعدة موانئ مثل سكيكدة والقل[4]وجيجل حتى يصل إلى مرسى بجاية، و قد أسسه الحماديون بعد منتصف القرن 5 هـ / 11م، و كان مرفأ يختفي وراء الرعن، محمي على أحسن وجه من الرياح الغربية والشمالية [5].

و قد لاحـظ برنشفيك أنّ كثيرا من الموانئ الواقعة على الساحل الجزائري، توجد في موقع مماثل لمرسى بجاية، و ذلك ملائم لإرساء السفن بأمان[6]. و استمر مرسى بجاية يؤدّي دوره كميناء حيوي نشيط، سواء للتجار أو القراصنة حتى نهاية العصر الوسيط [7].

و من مرسى بجاية تمر السفينة عبر الشريط الساحلي على عدة مراسي منها مرسى بني جناد و مرسى الدجاج لتصل إلى ميناء الجزائر، ومنه تواصل السفينة سيرها مارة بمرسى شرشال إلى ميناء تنس. وللمرسى الأخير طبيعة خاصة وفرت له الحماية من الرياح، و هي أنّـه يقع على" **خـور يمتد ميلين عن البحر باتجـاه الـداخل** "[8].

و من ميناء تـنس تجتاز المراكب مرسى مستغانم إلى ميناء وهران المعروف بمرسى هنين[9]، و هو من المراسي المتميزة في ساحل المغرب التي ساهمت في التجـارة البحرية و لا سيما في القرن 4هـ/ 10م، وذلك بفضل موقع

---

[1]- *المعيار*، ج8، ص 127. و هي فتـوى منسوبة أيضا إلى ابن محرز (ت450 هـ/ 1038 م) مما يعني أنّ المازري كـان نـاقلا عن هـذا الأخيـر.

[2]- البرزلي، *جامـع*، ج 2، ص 21. و هـي عنابة اليوم.

[3]- بـرنشفيك، *تـاريخ*، ج 1، ص 319.

[4]- أشار بـرنشفيك إلى أنّ مدينة القل في العصر الوسيط كانت مستعملة كميناء لقسنطينة أكثر من مرسى إستورة المشار إليه أحيانا في المصادر، كما أنّ ميناء سكيكدة انتعش في العهد الحفصي بعد ركود دام قرنين تقريبا، ولم يسترجع ازدهـاره السابق إلا في عهد الاحتلال الفرنسي (*تاريخ*، ج 1، ص 318).

[5]- برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 412. و الرعن هو أنف الجبل الخارج منه والداخل في البحـر.

[6]- برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 412. على أنّ ابن حوقـل ذكـر أنّ مـيناء بـونة كـان "غيـر مأمـون" يتعـذر علـى السفن الـرسـو فيـه (*صورة*، ص 73، 78).

[7]- برنشفيك، *تاريخ*، ج 2 ، ص 410.

[8]- ابن حوقـل، *صورة*، ص 78.

[9] - ورد ذكـره في *المعيار* (ج8، ص 371).

مرساها الآمن. يصف ذلك ابن حوقل بقوله:" **إنه كان في غاية السلامة والصون من كل ريح ... فقد كنفته الجبال و له مدخل آمن**"[1].

و من ميناء وهران تصل السفن إلى ميناء تلمسان[2]. جاء في *المعيار*:" **... إذ لا أعلم من يجد من مدينة طرابلس المغرب إلى مدينة تلمسان من بلاد السواحل ...**"[3].

و من مرسى هنين تواصل السفن سيرها مجتازة عدة موانئ إلى أن تصل إلى آخر المراسي المغربية التي تقع على ساحل البحر المتوسط، و هو ميناء سبتة الواقعة على نهر البحر، وصفه ابن حوقل بأنّه مرسى" **قريب الأمر**"[4]. وقد جاء في *النوادر* على لسان سحنون:"**... و هذه السواحل التي على البحر مثل سبتة وغيرها ...**"[5].

و ضمن حدود سبتة و إلى الجهة الغربية منها نجد مرسى موسى، الذي كان بمثابة مرسى وهران من حيث أمنه و سلامة الرسو فيه[6]. ثم تواصل السفن سيرها إلى ميناء طنجة المطلة على المحيط الأطلسي.

---

[1]- ابن حوقل، *صورة*، ص 79. و قد ورد ذكر هذا المرسى في *المعيار* (ج8، ص 371).

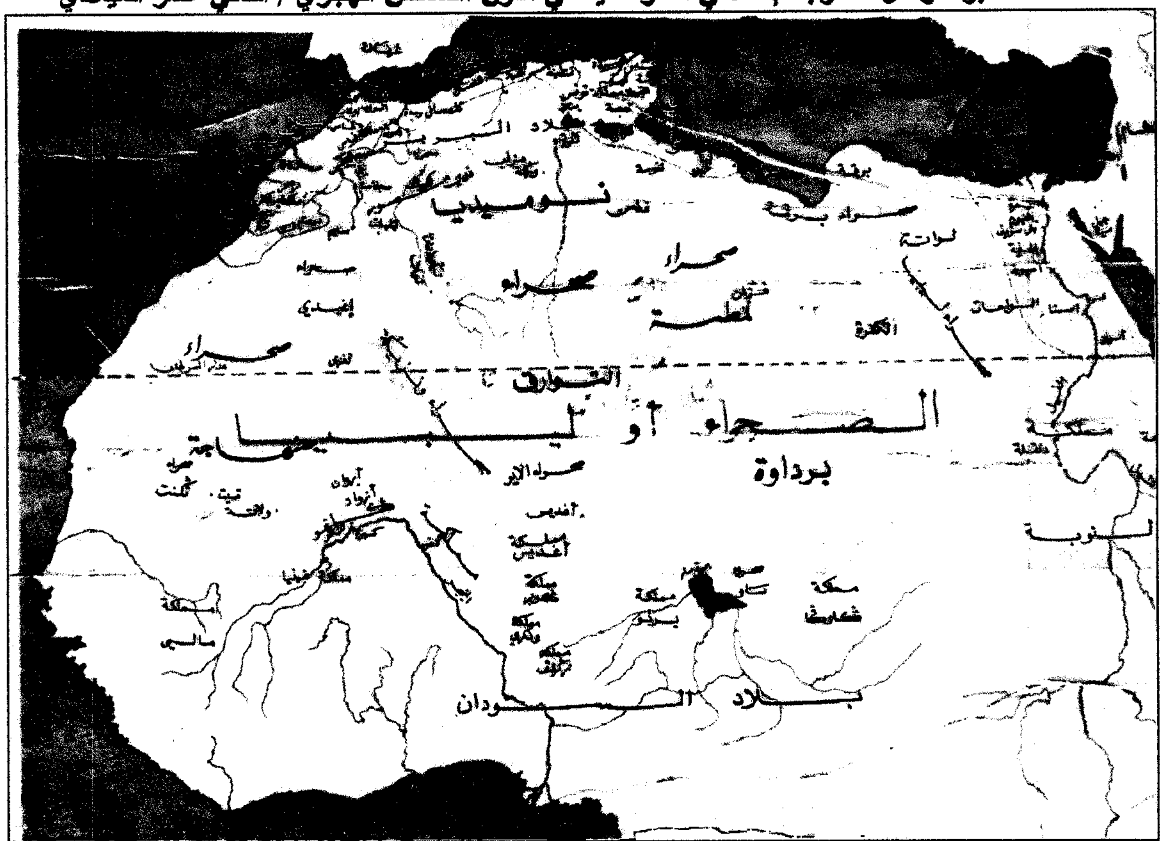
[2]- مؤنس (حسين)، *أطلس*، ص 291.

[3]- *المعيار*، ج 1، ص 85.

[4]- ابن حوقل، *صورة*، ص 79. و لعل ابن حوقل يريد بذلك أنه واقع على البحر مباشرة.

[5]- *النوادر*، ج 10 ، ص 492.

[6]- ابن حوقل، *صورة*، ص 79. و للمزيد من المعلومات حول مرسى موسى انظر (جاك كانى، "المغرب الشمالي في أواسط القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي ، ناحيتي طنجة و تطوان" تعريب سعيد النجار، *مجلة البحث العلمي* (المغرب)، عدد20 - 21، السنة العاشرة، يوليوز 1972 - يونيو 1973، ص 136 - 137).



الإدريسي، نزهة المشتاق

ممّا تقدم يظهر أنّ المساحلة عبر البحر المتوسط من المغرب الأقصى إلى الإسكندرية و منها إلى سائر بلاد المشرق لم يتوقف نشاطها في عصر من العصور الوسيطة.

و يمكن أن نلاحظ من الفتاوي أنّ عددا من المراسي الإفريقية لم يكن صالحا للرسو، حيث كانت الرياح تعترض السفن فيها، عبّرت عنها المصادر المالكية " **بالهول**"، في حين أنّ أغلب المراسي بالمغربين الأوسط والأقصى كانت مأمونة من أهوال الرياح بفضل الجبال التي كانت تحيط بها. على أنّ ما تناولناه بالدرس هنا من المسالك البحرية يشمل السواحل التي تطل على البحر المتوسط.

و هناك جانب آخر يخصّ السواحل المطلة على المحيط الأطلسي، وقد شهد بدوره نشاطا بحريا، حيث كان ميناء طنجة يمثّل نقطة التقاء لسفنه بسفن هذا الطريق البحري المتوسطي.

وردت في المصادر المالكية إشارات إلى كراء السفن من ميناء إلى آخر عبر سواحل المحيط الأطلسي بالغرب الإسلامي[1]. كما وردت فيها أيضا إشارات إلى الملاحة النهرية، تعود أغلبها إلى أنهار الأندلس - ولا سيما نهر قرطبة- بما أنها كانت تكثر فيها الأنهار و الوديان أكثر من غيرها. ويليها في ذلك المغرب الأقصى و المغرب الأوسط. و بينما كانت أغلب أنهار المغرب الأقصى تصب في المحيط الأطلسي، فإنّ روافد أنهار الأندلس كانت تصب في اتجاهين: أحدهما المحيط الأطلسي وهي أغلبها و الثاني البحر المتوسط .

أما السواحل المغربية المطلة على المحيط الأطلسي فهي الجهة الغربية من بلاد المغرب الأقصى .

و تمتد سواحل المغرب الأقصى شمالا من طنجة إلى حدود وادي درعة ببلاد السوس الأقصى جنوبا، بينما كان نفوذ المسلمين على السواحل الأندلسية المطلة على المحيط الأطلسي يتسع أو يضيق من عصر لآخر طبقا لاتساع الحكم الإسلامي هناك حينا وتقلصه حينا آخر .

ففي الوسيط الأعلى كانت هذه السواحل تمتد من مضيق جبل طارق جنوبا إلى مشارف ساحل البرتغال (برتو الحديثة) شمالا، ثم أخذت تتقلص شيئا فشيئا، و لا سيما في القرن 7هـ/13م و ما بعده، و ذلك بفعل سياسة الاسترجاع من قبل الإسبان، إلى أن خسر المسلمون تلك السواحل كلها بانتهاء الحكم الإسلامي في شبه الجزيرة الأندلسية في أواخر القرن 9هـ/ 15م.

و قد وردت إشارة ضمنية إلى هذه السواحل على لسان يحيى بن عمر عندما قال:" **و إن كان كراؤهم مع الريف مثل أن يكروا إلى مصر من إفريقية وأشباه ذلك ...** "[2]. فقوله " **أشباه ذلك** " قد يشمل أيضا تساحل السفن بالسفر حول شواطئ المحيط الأطلسي، لأنّ العادة جرت كذلك، ولم تكن سفن المغاربة - على ما يبدو – تتوغل إلى داخل البحر المحيط خلال العصر الوسيط[3].

---

[1] - للمزيد من المعلومات حول الملاحة في المحيط الأطلسي، انظر كتاب (Christophe Picard, *l'Océan Atlantique musulman, de la conquête arabe à l'époque almohade, navigation et mise en valeur des côtes d'al Andalus et du Maghreb occidental (Portugal – Espagne – Maroc)*, Maisonneuve et Larose, édition UNESCO , Paris, 1997).

[2]- ابن عمر، *أكرية السفن*، ص 23؛ *المعيار*، ج 8، ص 310 - 311.

[3]- أشار الأستاذ أحمد الشتيوي إلى أنّ مثل ذلك التوغل كان مستحيلا أويكاد إلا بفعل فرتوتة (العاصفة البحرية)، تدفع السفينة إلى عباب اليم (*مظاهر الحضارة*، ج1، ص 483). كما أكد الأستاذ محمد الشريف أنّ المغاربة لم يكتب لهم قطع المحيط عرضا (باتجاه القارة الأمريكية)، وإنما كانت سفنهم تمخره مساحلة طيلة ثمانية قرون، قبل أن تنتقل المبادرة للمسيحيين في القرن 9هـ/ 15م (محمد الشريف، *تاريخ الغرب الإسلامي*، طوب بريس، المغرب، ط1، 2005، ج 1، ص 176).

على أنّ كتاب "*مسائل ابن رشد*" احتوى على إشارة واضحة إلى تساحل المغاربة على سواحل المحيط الأطلسي عموما، فقد جاء فيه:" **وسئل القاضي أبو الوليد ابن رشد عن رجل أكرى ملاحا ليحمل له من إشبيلية إلى سبتة مائة عدل من تين على البحر [أي المحيط الأطلسي] فقبضه إياها، وألقاها في مركب واندفع بها و البحـر طيب فحملها لمدينة سـلا من غيـر ضرورة ...**"[1].

يشير هذا النص إلى طريقين ساحليين عبر المحيط الأطلسي، يفصل بينهما مضيق جبل طارق.

فالأول يبـدأ - من الجنوب إلى الشمال - بميناء طريف،[2] وكان مفتاح الـدخول لبلاد الأندلس، و يقع في وسط المضيق الفاصل بين البحر المتوسط والبحر المحيط من العدوة الأندلسية. ومن هذا الميناء تتجه السفن في الشمال الغربي إلى ميناء قادس، وقد عرف حركة نشيطة خلال القرنين 5- 6 هـ /11-12 م، حيث إنّ المرابطين ومن بعدهم الموحدين اتخذوه قاعدة عسكرية لسفنهم الحربية، و منه يواصل المركب طريقه إلى ميناء شلب، مارا بميناء إشبيلية. وفي الواقع كان يصل ميناء إشبيلية بالبحر نهر الوادي الكبير، و قد عرف هذا الميناء ازدهارا كبيرا ولا سيما في القرن 3هـ / 9 م[3].

و من ميناء شلب، تتساحل السفن شمالا إلى ميناء أشبونة (لشبونة الحديثة)، و منه إلى ميناء قلمونية (كويمبره الحديثة). وكان هـذا الميناء آخر المراسي الإسلامية في أقصى الشمال الغربي لشبه الجزيرة الأندلسية إلى أواخر القرن 5هـ/11[4].

أمّا الطريق الساحلي الثاني الذي أشار إليه النص، فيبدأ - من الشمال إلى الجنوب - بميناء طنجة، مرورا بموانئ كل من العرائش و سلا وأزمور وآسفي وأغادير و ماسة ونون لمطة حتى إلى سواحل بلاد السوس الأقصى جنوبا[5].

على أنّ الطبيعة الصخرية لهذه الشواطئ - ولا سيما ببلاد السوس الأقصى في الجنوب - و انعدام أماكن مناسبة لإرساء وإبحار السفن حالت دون انتظام النقل و المواصلات بالمنطقة. ولا شك أنّ هذا الحاجز الطبيعي قد شكل عقبة كبيرة في وجه التنمية الاقتصادية والاجتماعية لهذه المنطقة[6]. بل إنّ تطور تجارة القوافل على حساب تجارة السفن كـان من النتائـج المباشـرة لمثل هـذا العامل الطبيعـي.

---

[1]- *مسائل ابن رشد*، تحقيق محمد الحبيب التجكاني، دار الجيل (بيروت)، دار الآفاق الجديدة (المغرب)، ط2، 1993، ج2، ص 1121.

[2]- حدثت على ضفافه وقعة طـريف المشهورة بين المرينيين والقشتاليين (*المعيار*، ج 4، ص 492).

[3]- نقولا (زيـادة)، "مراجعة كتـاب التجـارة و التجـار"، ص 161. وقد استولى الإسبان على هذا الميناء سنة 646هـ/ 1248م مما جعل الونشيرسي يتحسر عليه بقوله : " أعاده الله للإسلام" (*المعيار*، ج8، ص 62). و كان يوجد غـربي إشبيلية ميناء شلطيش (أنور عبد الحليم، *الملاحة*، ص 82).

[4]- تجدر الإشارة إلى أنّ المسلمين في القرون الثلاثة الأولى كانوا قد فتحوا هـذه السواحل إلى حدود نهر دورو شمالا، واستولوا على ميناءي استورقة وأربونة في أقصىالشمال.

[5]- ناعمي (مصطفى)، "أهمية التجارة"، ص 152.

[6]- ناعمي (مصطفى) " نفسه "، ص 167.

أضف إلى ذلك عاملا طبيعيا آخـر و هو الرياح، فقد أشار البكري إلى أنّ مرفأ طنجة - رغم جودته - لا تقصده إلا المراكب الصغيرة، وتهب الرياح الشرقية به و تتسرّب إلى المضيق، و تعطل النشاط الملاحي[1].

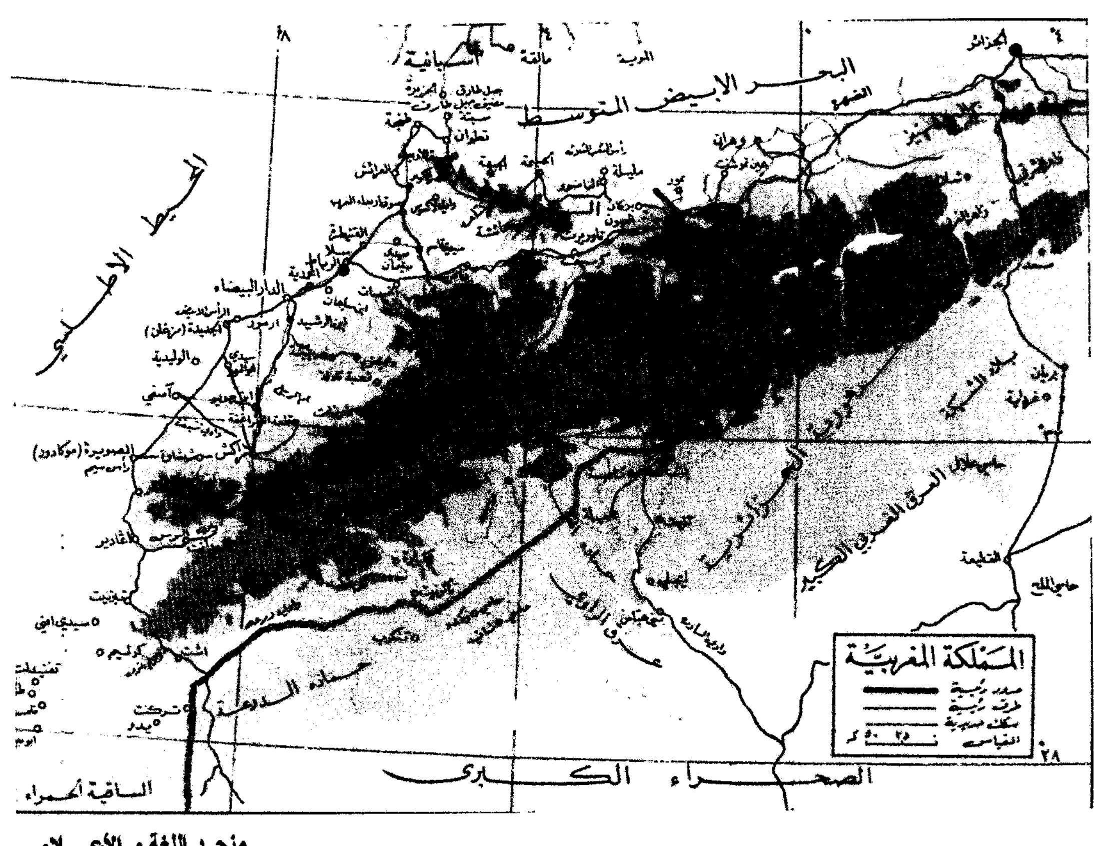
و قد رأى **جاك كانى** أنّ البكري كان مبالغا في التنقيص من جودة مرفأ طنجة، حيث كان يستره من الرياح رأس طنجة ورأس المنار. و زيادة على هـذا نجد مباشرة شرق طنجة نهر الخليج، و به مصب يتوفر على نهر عميق تدخله المراكب، و على أية حال، فإنّ السفن التجارية التي كانت تقصد الشواطئ المغربية كانت صغيرة الحجم، و كانت تصل قريبا جدا من الأرض اليابسة[2].

و بميناء طنجة تلتقي السفن القادمة من موانئ الأندلس والمغرب الأقصى عبر سواحل المحيط الأطلسي، و منه تواصل السير حيث شاعت عبر البحر المتوسط، و لا سيما إلى بلاد الشرق وخاصة مصر.

و قد ذكر **البرزلي** أنّ السفر من طنجة إلى مصر عبر البحر كان يتطلب غيبة طويلة عن الأهل[3].

على أنّ نـص فتوى ابن رشد السابق ذكره أشار إلى ميناء سلا (بالمغرب الأقصى)، و إلى الملاح الذي أكري من إشبيلية تعمّد السفر مباشرة بمركبه إلى ميناء سلا. و هـذا يذكرنا - و لو جزئيا – بعـلاقة أهل إشبيلية بميناء سلا، إذ أنّ هذا الميناء بناه الأندلسيون بتصميم أحد أبناء إشبيلية وهو المعلم أبو عبد الله محمد بن علي بن عبد الله بن محمد بن الحاج[4].

1- البكـري، *مسالك*، ص 109.
2- كانى (جـاك)، "المغرب الشمالي"، ص 141 - 142.
3- البرزلي، *جامع*، ج 2، ص 302.
4- أنور (عبـد الحليم)، *الملاحـة*، ص 82.



منجد اللغة و الأعلام

أمّا الأنهار بالغرب الإسلامي، فقد وردت أخبارها في كتب فقه المالكية. و أغلب هذه الفتاوى تشير إلى أنهار الأندلس وعلاقتها بالأرحية المائية. فقد ورد في *النوادر*: **" قال ابن حبيب: سألت مطرفا و ابن الماجشون عن أنهار الأندلس وتشاح أهل الأرحية عند نضوب مائها في أيام نضوبها و تقلصه ..."**[1] ، وجاء فيها أيضا:" **قال ابن حبيب: سألت أصبغ عما يفعل أهل سداد الأرحية عندنا** [الأندلس] **من منعهم ممر الخشابين ... حتى يأخذوا منهم على ذلك غرما. قال: ليس لأحد منع الأنهار من المرور فيها كما ليس لأحد أن يحدث فيها ما يضر بالناس في مسالكهم ...**"[2]. " **و سئل** [ابن القاسم] **عن سداد الأرحية إذا تقادمت بيد أهلها فأراد قوم أن يمروا بخشبهم في النهر قال: أرى أن يوكل السلطان من يهدم ما أضرّ بالمسلمين من تلك السدادات في ممرهم بخشبهم و سفنهم و يترك ما لا يضر بهم ...** "[3]، وسأل يحيى بن يحيى الأندلسي ابن القاسم عن أمير سرية خرج

---

[1]- *النوادر*، ج 11، ص 78.

[2]- *نفسه*، ج 11، ص 71. تجدر الإشارة هنا إلى أنّ المراد بابن حبيب هنا هو عبد الملك بن حبيب الأندلسي القرطبي ، صاحب كتاب " *الواضحة* "، ت 238هـ/ 852م.

[3]- *النوادر*، ج 1 ، ص 71.

بأصحابه حتى إذا دنا من أرض العدو عرض لهم نهر، فقال لأصحابه:" اعبروا النهر ... **فكره ذلك بعضهم و قالوا: لا تغرر بنا فإنّ إجازة هذا النهر شديد الخطر..."**[1]، و غيرها.

على أنّ معظم هذه الأنهار تنحدر من ضفتي الأندلس(الشمالية والجنوبية)، و تتوزع في أراضيه متجهة في الأكثر نحو الجنوب. فبعضها وهو القليل يصب على الساحل الشرقي في البحر الأبيض المتوسط. أمّا سائرها فيصب على ساحل الأندلس الجنوبي الغربي و الغربي من المحيط الأطلسي.

فمن الأنهار التي تصب في المتوسط نذكر: **وادي إبره**، وهو نهر طويل تتفرع منه روافد كثيرة ليسقي الجانب الشمالي الشرقي من الأندلس، وتقوم عليه مدن تطيلة و سرقسطة و لاردة في أقصى الشمال، كما تقوم عليه قريبا من مصبه في المتوسط مدينة طرطوشة. و بهذا النهر سميت الجزيرة الأندلسية "**بالجزيرة الإيبيرية**"[2]. ثم هنالك **الوادي الأبيض** الذي يصب عند مدينة بلنسية على الساحل المتوسطي، و **وادي شقر** الذي تقوم عليه مدينة مرسية جنوبا، وكذلك **وادي شقورة** الذي تقوم عليه مدينة مرسية و أريولة قريبا من مصبه في المتوسط[3].

على أنّ الأنهار التي تصب في المحيط الأطلسي بالأندلس أكثر عددا وأعظم أهمية، نذكر منها: **نهر الدويرة** (نهر دورو الحديث)، وتقوم عليه مدينة سمورة (سامورة الحديثة)، ويصب في خليج مرفإ برتقال (برتو الحديثة).

و كذلك **وادي تاجة** أو نهر طليطلة و هو أعظم أنهار الأندلس، يمتد من مدينة شنتبرية في الشمال الشرقي إلى أن يصب في خليج لشبونة في المحيط الأطلسي، و يقع في حوضه عدد من المدن التي اشتهرت في الحقبة الإسلامية مثل شنتبرية، و وادي الحجارة ، و طلمنقة، و مجريط، و طلبيرة، و شنترين[4].

أما **وادي آنة** أو **نهر يانة**، [5] فتقع في حوضه الأعلى قلعة رباح، وعند منتصفه مدينتا ماردة و بطليوس، كما تقوم عليه قريبا من مصبه في المحيط الأطلسي مدينتا مرطولة و لبلة (نبلة).

أما **نهر قرطبة** المعروف بـ **"النهر الكبير"**، فهو أشهر أنهار الأندلس في التاريخ الإسلامي. و تقع في حوضه مدن أبذة والعقاب وقسطلونة وبياسة وأرجونة و بيانة و قرطبة و قرمونة، و شريس. وهذه المدينة الأخيرة تقوم على مصبه في المحيط الأطلسي.

و تتفرّع من هذا النهر روافد منها **وادي شنيل**، و تقع عليه مدن استجة والبيرة و غرناطة في الجنوب الشرقي، و كذلك **نهر منيو**، و يقع في الشمال الغربي

---

[1]- ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 7 - 9. و مع الأسف لم تحدّد النص اسم النهر المقصود هنا بالأندلس.

[2]- فروخ (عمر)، *العرب و الإسلام في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط من فتح المغرب إلى فتح الأندلس إلى آخر عصر الولاة (138هـ/756م)*، منشورات المكتب التجاري، بيروت، 1959، ط 1، ص 45.

[3]- فروخ (عمر)، *العرب و الإسلام*، ص 45.

[4]- هي إحدى المدينتين اللتين أسسها المسلمون بالأندلس، بالإضافة إلى مدينة بجانة - المرية الساحلية (ابن حوقل، *صورة*، ص 105).

[5]- و يعرف اليوم بنهر غواديانة.

من شبه جزيرة البرتغال. ويقوم حوضه الأدنى اليوم حدا بين إسبانيا وبين الجانب الشمالي الغربي من البرتغال[1].

و لأهمية الأنهار بالأندلس كانت المواصلات النهرية تحت رقابة المحتسب، و كان المشرف على الوادي يعرف بـ "**أمين الوادي**"، ويعيّن معاونين له يقومون بتنفيذ أوامره و نواهيه في مختلف مراسي الأنهار.

و لقد كان نهر الوادي الكبير يمثل معبرا طبيعيا من جنوب قرطبة إلى جهاتها الأخرى، حيث كان النهر يقسّم المدينة إلى عدوتين. ونجد صدى لذلك في المصادر المالكية. فقد ورد في ***جامع البرزلي***: **" من أوصى للجذماء والقطع بحاضرة قرطبة، هل يعطى منها الذين بعدوة نهر قرطبة "**[2]. وجاء في *المعيار*:**"وسئل القاضي أبو عبد الله بن الحاج عن رجل له أرض على ضفة الوادي الكبير ملصقة إلى الوادي، فصنع فيه مركبا، و جعل يعبر عليه الناس إلى الجهة الأخرى من الوادي، واعترضه السلطان في ذلك و قال إنّما مجرى الوادي لي ... فأجاب ... وسنة الأنهار التي أجراها الله كسنة الطرق المملوكة المتقادمة، فلا يمنع السلطان ... الرجل منه ... و يصح للرجل العبور في مركبه من عدوة إذا كانت الضفتان له أو إحداهما و أباح له صاحب الثانية ذلك ..."**[3].

يمكن أن نستنتج من هذا النص كثرة المراسي على طول نهر قرطبة للتنقل من الجنوب إلى الشمال و بالعكس، بما أنّ الفقهاء أباحوا الارتفاق بالنهر للأفراد، لكن تحت مراقبة المحتسب. فقد كان هذا الأخير يأمر أصحاب القوارب التي تتولى نقل الركاب من ضفة إلى أخرى بالمحافظة على أرواح الناس خوفا من حوادث الغرق، و في هذا الإطار تأتي وصية ابن عبدون: **" يجب أن يأمر المعدون أن يخففوا الأشحان، ويجب أن يكون في كل مرسى معديتان أو قاربان ليكون ذلك أرفق للناس و أخف للأشحان وأعجل للجواز لا سيما عند العصوف، وكذلك كان على المعدين ألا يجوزوا من عبيد البربر و لا من الخدم و لا من يعرف أنه يتعدى على أموال الناس في أيام الغلات ..."**[4].

على أنّ الملاحين كانوا من أعوان أمين الوادي الذي كان يعيّنه المحتسب، فهي أشبه بأن تكون ملكا للدولة[5]، وربما كان لدى الأعوان سجلات خاصة تسجل بها أسماء بعض الأشخاص الأشرار المشهورين بسوء سلوكهم لمنعهم من العبور. كما يمنع كراء القوارب للنزهة من أجل شرب الخمر[6].

وفيما يتعلق بحماية مراسي نهر قرطبة يقول ابن عبدون:" **ويجب أن تحمى ضفة الوادي الذي هو مرسى المدينة للسفن، أن يباع منها شيء أو يبنى فيها بنيان، فإنّ ذلك الموضع عين البلد وموضع إخراج الفوائد مما يخرجه**

1- فروخ (عمر)، *العرب و الإسلام*، ص 46.

2- البرزلي، *جامع*، ج 5، ص 545. و ورد في *المعيار* أنه ليس بين العدوتين إلا " عرض النهر " (ج 1، ص 261). على أنّ المراكب كانت تحمل البضائع والبهائم من المراسي إلى داخل البلد عبر هذا النهر (محمد عبد الوهاب خلاف، *قرطبة*، ص 40).

3- *المعيار*، ج 8، ص 407.

4- خلاف (محمد عبد الوهاب)، *قرطبة*، ص 34. *نوازل ابن سهل*، ص 40.

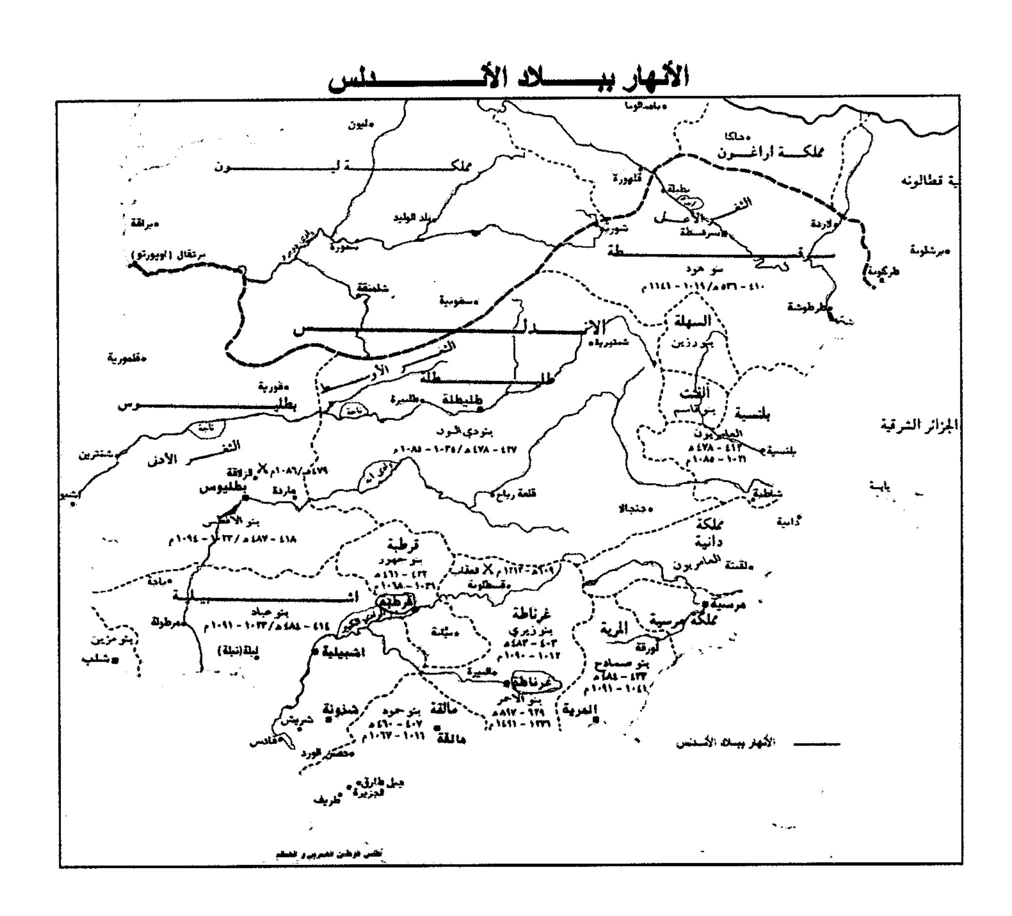
5- يمكن أن نستشف ذلك من نص *المعيار* المذكور أعلاه.

6- خلاف (محمد عبد الوهاب)، *قرطبة*، ص 34.

التجار، و مأوى الغرباء، وموضع إصلاح السفن، فلا يكون ملكا لأحد إلا السلطان وحده، و يجب على القاضي أن يحمي ذلك كل الحماية، فإنه موضع مجتمع التجار والمسافرين وغيرهم، و يمنع صاحب المواريث أن لا يبيع منه شبرا واحدا"[1].

وهكـذا يظهر أنّ الفقهاء اهتموا بمعالجة مشاكل الملاحة النهرية بالأندلس، و لا سيما ما يتعلق منها بنهر عاصمة دولتهم (قرطبة)، الذي كانت تنشط به حــركة الملاحة ليلا و نهارا، صيفا وشتاء.

الأنهار ببــــلاد الأنـــــــــدلس



أما المغرب الأقصى، فتكثر فيه الأنهار الدائمة والأودية المتقطعة، نذكر منها وادي **سلويت** و وادي **الملوية**، و هما يصبان في البحر المتوسط. في حين أنّ كل من وادي **تانسيفت** ووادي **أم الربيع** ووادي **سوس** ووادي **الدرعة** (الدراع) تصب في المحيط الأطلسي[2]. ويعـد وادي **الدرعة** حـدا فاصـلا بين الأرض المروية والصحـراء[3]. و رغم أننا لا نملك أدلة جازمة على استعمال هذه الأنهار في الملاحة، فإنّ ذلك لا يدعونا إلى القول بغياب الملاحة النهرية بالمغرب الأقصى،

---

[1]- خـلاف (محمد عبد الوهاب)، *قرطبة* ، ص 34. على أنّ هذه النصوص والنشاطات النهرية بالأندلس تسمح لنا - و لو جزئيا - بمناقشة أحمد الشنتيوي عندما ذهب إلى القول: " إنه لا يوجد في البلاد العربية الإسلامية إلا ثلاثة أنهار صالحة للملاحة"، و عنى بذلك نهر النيل و دجلة و الفرات (*مظاهر الحضارة*، ج1، ص 485).

[2]- و على عكس أودية الواجهة الأطلسية فإنّ أودية البحر المتوسط لا تقدم دائما إمكانية الملاحة (محمد الشريف، *تاريخ*، ص 131).

[3]- فروخ (عمر)، *العرب و الإسلام*، ص 42.

وذلك بسبب وجود الاستثناء ويتمثل في استعمال نهر سبو في الملاحة في عدة مناسبات. فقد كان هذا النهر بمثابة مرسى لمدينة فـاس، تبعد عنه بضعة أميال فقـط. وورد في *المعيار* أنّ فـاس كانت ذات جانبين بينهما " **نهر حاجـز** "[1].

و يبدو أنّ مرسى " **خـولان**" الذي أشار إليه البكري كان يقصد به ميناء نهر سبو[2]. و هو نهر عظيم صالح للملاحة، تقوم على مصبه في المحيط الأطلسي مدينة القنيطرة غربا. و قد أشار الجـزنـائي إلى أنّ القوارب والسفن الصغار كانت تجري في هذا النهر إلى المحيط الأطلسي[3].

و في سنة 552هـ/ 1157م أقام عبد المؤمن بن علي على مينائه دارا لصناعة المراكب ذات الأحجام المختلفة[4]. كما أقام السلطان أبو عنان دارا أخرى بالقرب من فاس كانت سفنها تنتقل إلى المعمورة على نهر سبو. ويبدو أيضا أنّ النهر نفسه كان يستعمل خلال الفترة المرينية لنقل أخشاب الأرز إلى المعمورة ومنها ربما إلى دار الصناعة بسلا[5]. و بواسطة هذا النهر حملت عام 725هـ/ 1324م قطعة الرخام الضخمة التي صنع منها صهريج المدرسة المعروفة بنفس الاسم بفـاس[6].

و على الرغم من هذه الإشارات، فإنّ الأنهار بالمغرب الأقصى لم تكن تصلح دائما للملاحة، بسبب عدم انتظام جريانها. وقد ذكر الوزان أنّ أكثرية أنهار المغرب كان يتم عبورها على الأرجل في بعـض الأوقات من السنة، فهي لا تساعد بذلك على مـلاحـة دائمة[7].

و يمكن أن نجد صدى لغور الأنهار في المصادر المالكية والأوقات التي يقع فيها، فقد ورد في ***جامع*** البرزلي:" **و سئل [الصائغ] عن قوم لهم نهر تجري عيونه في الشتاء و تقل في الصيف و ربما غـارت فيه ...** "[8].

على أنّ الأنهار بالمغرب الأوسط (الجزائر) أيضا كانت كثيرة، من أشهرها **نهر مجردة** الذي ينبع على مقربة من سوق أهراس ويصبّ في القطر

---

[1]- *المعيار*، ج1، ص 255 . كما ورد في النص أنّ أمير فاس كان قد نصب علـى هـذا النهر قناطـر تأليفا لقلوب أهل المدينتين ورفقـا بهم (*المعيار*، نفس الجزء و الصفحة).

[2]- البكري، *مسالك*، ص 109، نقلا عن عبد الهادي التازي، "ميناء فاس"، ص 26 - 28.

[3] - الجزنائي (علي)، *جنى زهرة الآس*، ص 166 - 175.

[4]- التازي (عبد الهادي)، "ميناء فاس"، ص 26 - 27.

[5]- الجزنائي (علي)، *جنى زهرة الآس*، ص 37 - 38؛ فتحة (محمد)، *النوازل الفقهية*، ص 308.

[6]- Bel(A), *Inscriptions de Fès*, Paris, 1919, p. 229 ; التازي (عبد الهادي)، "ميناء فاس"، ص 28.

[7]- فتحة (محمد)، *النوازل الفقهية*، ص 309.

[8]- البرزلي، *جامع*، ج 4، ص 297. والنص عام يشمل أنهار المغرب وغيرها. كما يستفاد من النص أنّ الملاحة في الأنهار كانت صالحة في الشتاء على عكس الملاحة في مياه البحار، حيث لم تكن تصلح - في أغلب الأحوال - للملاحة، وبالتالي تقدم الأنهار فرصة للملاحين لتعويض نشاطهم البحري الذي قد يفقدونه في فصل الشتاء.

التونسي[1]، ووادي **سيبوس** الذي ينبع شرق مدينة العين البيضاء، وتقوم على مصبه في البحر المتوسط مدينة عنابة[2]. ثم هناك **وادي الصفصاف** الذي تقوم على مصبه في البحر المتوسط مدينة القل (ميناء قسنطينة)[3]. و كذلك **وادي الرمال** الذي يمر بمدينة قسنطينة. ووادي **سبا** الذي ينبع من جبال جرجرة ويخترق بلاد القبائل الكبرى (تيزي أوزو شرق مدينة الجزائر).

أما **نهر الشلف**، فهو أطول أنهار القطر الجزائري وأهمها. ويعرف هذا النهر باسم **وادي صباغ**، و باسم **الوادي الطويل** أو**وادي البيضاء**. وإذا اتصل **بنهر واصل** أصبح اسمه **وادي الشلف**، و يصب في البحر المتوسط بين المرسى الصغير ومستغانم[4]. و كذلك **نهر السمام** (قرب بجاية)، كان يعرف في العصر الوسيط باسم الوادي الكبير، وكـان يمثل طـريقا هـاما من طـرق المواصلات[5]، وغيـرها من الأنهار بالمغرب الأوســط.

يتبيّن مما سبق، أنّ طريق المساحلة عبر المتوسط من المغرب الأقصى إلى الشرق [6] شغل اهتمام الفقه المالكي أكثر من غيره، بما أنّ هذا الطريق كان مسلكا إلى الحج و طلب العلم والتجارة. و هي أسباب لم تتوفر في طريق المساحلة عبر سواحل المحيط الأطلسي. هذا إذا استثنينا السبب الأخير (التجارة).

وبالإضافة إلى ذلك، لم تكن طبيعة سواحل البحر المتوسط تشجّع على الملاحة فيها بما أنّها كانت صخرية، و لا سيما شواطئ المغرب الأقصى منها. وهو ما يفسر تطور التجارة عن طريق القوافل على حساب التجارة عن طريق السفن في هـذه المناطق.

على أنّنا لاحظنا كذلك أنّ أغلب مراسي إفريقية لم تكن صالحة للرسو فيها لأسباب مختلفة، في حين أنّ مراسي المغربين كان أغلبها صالحا للرسو فيها بأمان، بفعل الجبال التي كانت تحيط مراسيها و تمنعها من دخول الرياح إليها.

أمّـا الملاحـة النهرية، فقد كانت نشيطة في الأندلس ولا سيما في نهر قرطبة. فقد اهتم به فقهاء البلد، وو ضعوا قوانين فقهية للملاحة فيه تخصّ الملاحين والسفن و الركاب و سلامة المراسي و نحوها. في حين أنّ نهر سبو بالمغرب الأقصى، وإن لم نجد له شاهدا في المصادر المالكية، فإنّ التـاريخ أثبت الملاحة فيه

---

[1]- لا يوجد بالقطر التونسي من الأنهار المهمة سوى هذا النهر وهو يخترق المنطقة الشمالية (الجبلية) من القطر التونسي إلى أن يصل إلى مقربة من مدينة تونس. كما أنّ هناك أيضا وادي زرود وهو نهر يصل إلى مقربة من مدينة القيروان (عمر فروخ، *العرب و الإسلام*، ص 41؛ برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 331).

[2]- برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 319.

[3]- برنشفيك ، *نفسه* ، ج1، ص 318.

[4]- فروخ (عمر)، *العرب و الإسلام*، ص 41 - 42. على أننا لم نتوسع في ذكر هذه الأنهار لكوننا لم نعثر على شاهد لها في المصادر المالكية، فآثرنا الإيجـاز.

[5]- على حد تعبير بـرنشفيك (*تاريخ*، ج 2، ص 410).

[6]- يجدر التمييز بين هذا الطريق الساحلي الذي يتم عبر البحر المتوسط وبين طريق الجادة و الذي كان طريقا بريا يسير بمحاذاة الساحل المتوسطي .

في مناسبات عديدة، في القرنين 6 - 8هـ / 12 - 14م. كل ذلك سمح لنا بالتحفظ من القول بغياب ملاحة نهرية بالمغرب الأقصى[1].

أمّا الجزائر(المغرب الأوسط)، فرغم كثرة الأنهار، فإنّها كانت تقع في الجزء الشمالي منه في سواحله المتوسطية، بما أنّ جزءه الجنوبي صحراوي[2].

على أنّ الموانئ المغربية لم يقتصر دورها على المساحلة فيها، وإنّما كانت تنطلق منها السفن في اتجاه الجزر المقابلة لها. وقد سمّى الفقهاء مثل هذا الإبحار" **بقطع البحر**".

1- بالنسبة إلى أجور عبور السلع في نهر بالطريق، هل هو على الكري أم على المكتري انظر (*المعيار*، ج8، ص 262).

2- تجدر الإشارة هنا إلى ما يعرف اليوم بنهر النيجر، الذي يمر على مقربة من مدينة تمبكتو (بمالي حاليا). و كان ابن بطوطة ذكر أنه ركبه من تمبكتو في مركب صغير (*رحلة*، ص 694). و يبدو أنّ ابن بطوطة توهم أنه رافد من روافد نهر النيل بمصر، فسمّاه باسمه.

2 ـ التـــوغل فـــي البحـــر[1]

نعنـــي بـــذلك الانتقـــال من ميناء إلى آخـــر مقـــابل.

و قـــد كـــان هـــذا التوغل يشمل المسالك البحرية الممتدة من موانئ بلدان شمال إفريقيا (إفريقية و المغربين الأقصى و الأوسط) إمّا في اتجاه موانئ الأندلس المتوسطية من ناحية، أو في اتجاه الجزر المقابلة لموانئها، مثل صقلية ومالطة وسردانية و كورسيكا و غيرها من ناحية أخـرى.

كما يشمل هذا التوغل أيضا المسالك البحرية الممتدة من موانئ الأندلس المتوسطية في اتجاه موانئ شمال إفريقيا، أو في اتجاه جزر البحر المتوسط مثل جزر البليار وصقلية و نحوها.

و كلمة الجزيرة تعنـي" **كتلا من اليابس، صغيـرة الرقعة تحيـط بها المياه من جميع الجوانب**[2] ".

و يتبيّن من هذا التعريف للجزيرة أنّ جزر البحر المتوسط، سواء القريبة من الموانئ المغربية أو البعيدة منها، لم يكن بـد للوصول إليها عن طريق البر، بما أنّ الماء يفصل بينها وبين اليابسة، فلا بدّ إذن من قطع هذا الماء للوصول إلى الجزيرة المقصودة. و في هـذا الإطار أتت تسمية الفقهاء لمثل هـذا النوع من الإبحار بـ" **قطع البحـر أو إجـازته أوالكـراء على البحـر**".

سئل يحيى بن عمر"**عن القوم يكترون في المركب..فقال: إن كان كراؤهم على البحر، مثل الكراء إلى صقلية من إفريقية**[3]". وفي موضع آخر، قال يحيى بن عمر: "**... و كان كراؤهم على قطع البحر مثل صقلية...**[4]". و ورد في *النوادر* " روى **عيسى... عن ابن القاسم فيمن قال لعبده أنت حر إن بعتك إلا ممن يجيزك البحر...**[5]"، كما ورد فيه أيضا:" **قال ابن حبيب: فيمن باع أمته واستحلف المبتاع ألا يجيزها البحـر..**[6]". وغيـرها من الأمثلة.

على أنّ هذا التوغل في البحر كان محفوفا بالمخاطر[7]، ورغم ذلك، فإنّ أصداءه لم تنقطع في المصادر المالكية حتى في أيام تراجع نشاط المسلمين البحري، أمام سيطرة الروم و النرمان على الحوضين الغربي و الأوسط للبحر المتوسط.

---

[1] ـ نعني بالبحـر هنـا البحـر الأبيـض المتوسـط و قد آثرنا هذا العنوان على "الطريق إلى أروبـا المسيحية" مثلا لأن أغلب جزر البحر المتوسط كانت تحت سيطرة المسلمين في وقت ما، كما أنّ كلمة أروبا تشمل الأندلس (إسبانيا) في حين أنها كانت آنـذاك مسلمة.

[2] ـ جودة (حسين جودة)، *جغرافية البحار و المحيطات*، منشأة المعارف، مصر، 1982، ص 405.

[3] ـ ابن عمر، *أكرية السفن*، ص 28؛ البرزلي، ج 3، ص 641 – 642.

[4] ـ ابن عمر، *أكرية السفن*، ص 28؛ *المعيار*، ج 8، ص 311. ويـدخل فـي هـذا المعنى ما جـاء في *النوادر* " وإن كـان قطع البحـــر من الموسطة..."(ج7، ص 113).

[5] ـ *النوادر*، ج 4 ، ص 227.

[6] ـ *نفسه*، ج4، ص 228.

[7] ـ مثل مخاطر القـرصنة و الريـاح و نحوها سنذكرها لاحقا.

و قـد يفسّر ذلك بأهمية جزر البحر المتوسط وما كانت تلعبه من دور فعال في التجارة المتوسطية، نـــاهيك تجـارة القمح الصقلي الـذي كان تموين البـلاد ـ لاسيما إفـريقية- مـرتبطا بوصوله، خاصة في سنوات القحط. وفي هـذا الإطار بالذات أتت مجموعة من الفتاوي تشير إلى سفر المغاربة عبر موانئهم المتفرقة إلى جزر البحـر المتوسـط و لا سيما صقلية.

أ – الإبحار عبر الجزر من إفريقية و إليها

وردت في المصادر المالكية نصوص عديدة ومتفرقة في ثناياها، تخبر عن توغل المغاربة عبر مختلف موانئهم إلى داخل البحر المتوسط، لغاية الوصول إلى جزره للتجارة أو للغزو. وكانت صقلية أهمّ جزيرة يتوافد عليها المغاربة عموما والأفارقة خاصة. ولذلك فإنّ جل فتاوي الفقهاء تنصب على التجارة إلى هذه الجزيرة، و لا سيما في القرنين 4 و 6هـ/ 10و12م.

وجزيرة **صقلية** عبارة عن مجموعة من الجزائر المقابلة لإفريقية، وهي مثلثة الشكل **" بين كل زاوية و الأخرى مسيرة سبعة أيام، كثيرة البلدان والقرى**"[1]. من أهم مرافئها أطرابنش (ترِاباني اليوم) و بالرمو وسرقوسة. وتقع في جنوب صقلية جزيرة مالطة التي تقابل جزيرة سوسة من البر الإفريقي، بينما تقع في شمالها الغربي جزيرتا سردانية[2]، التي كانت عاصمتها كاغلياري، وجزيرة كورسيكا[3].

ومن أهمّ الموانئ المغربية التي كانت تنطلق منها السفن إلى هذه الجزر، نذكر تونس وسوسة والمهدية و طرابلس وبـرقة وصفاقس وطبرقة وشرشال وتنيس و غيرها [4].

فمن ميناء تونس يقع السفر إلى صقلية. و يبدو أنّ أغلب السفن كانت تنطلق من مدينة قليبية [5] - الواقعة شرقي مدينة تونس – كآخر مرسى من برّ إفريقية، و هي في طريقها إلى صقلية. كما كانت ترسو بها كأول ميناء من بر إفريقية و منه تتجه السفن إلى سائر موانئ إفريقية.

و نجـد هـذا المعنى في سؤال موجه إلى ابن أبي زيـد "**عن قوم شحنوا في سفينة متاعا لهم بكراء معلوم من جزيرة صقلية إلى المهدية فجرت السفينة حتى أرسوا بقليبية من بـر إفريقية، ثم إنها جرت من ذلك الموضع تريد المهدية فدخل عليها ريح ...**[6] ".

و بين جزيرة صقلية وتونس توجد جزيرة قوصرة، و تعرف اليوم بـ**"جزيرة بانتالاريا"** وهي تابعة لإيطاليا. يقول البكري : "**إنّها جزيرة بينها و بين بـر إفريقية مجرى، و تـرى منها مـدينة مازر وكذلك إقليبيا من بر إفريقية، لأنها جبل مشرف عال جدا. ولها مرسى من جانب الشمال...**"[7]. والمجرى يقابل المرحلة

---

[1] ـ القزويني (زكرياء محمد محمود)، *آثـار البـلاد و أخبار العباد*، دار صادر، بيـروت، د.ت، ص 214.

[2] ـ تابعة لجمهورية إيطاليا حاليا.

[3] ـ تابعة لجمهورية فرنسا حاليا.

[4] ـ المكي(سالم) *الاقتصاد*، ص 48.

[5] ـ تبعد مدينة قليبية الساحلية عن مدينة تونس بـ 105 كلم، وتقع في الوطـن القبلي من البـلاد التونسية.

[6] ـ ابن عمر، *أكـرية السفن*، ص 23 – 24 .

[7] ـ البكري، *مسالك*،ج1، ص 488.

في قياس المسافات البرية، وهي تعني كما عرفه الرحالة ابن جبير مائة ميل[1]. جاء في *المعيار*:"...**فجرى المركب بعض المجرى...**"[2]. وقد ورد في *النوادر* أنّ شجرة بن عيسى – قاضي تونس – سأل سحنونا عن أربعة مراكب خرجت من تونس للغزو، وواصلت طريقها في البحر حتى بلغت جزيرتي سردانية و كورسيكا[3].

على أنّ الرحالة المغربي ابن بطوطة سلك هـذا الطريق البحري عند عودته من البقاع المقدسة، فقد ركب البحر من تونس إلى جزيرة سردانية، ومنها إلى ميناء تنس (الجزائر حاليا)، ليواصل طريقه إلى فاس[4]. وورد في ***وثائق الجنيزة*** أنّ تاجرا حمل حناء من مصر إلى تونس، و منها إلى بلرم بصقلية[5].

على أنّ ميناء سوسة لم يكن أقل أهمية من ميناء تونس في إرسال واستقبال السفن القادمة من جزر البحر المتوسط، ولا سيما في العهد الأغلبي[6]. وكان هذا الطريق البحري يمر بجزيرة لمبيدوسة (تابعة لإيطاليا حاليا) إلى مالطة. وهو الطريق الذي سلكه أسد بن الفرات لفتح صقلية[7].

و سئل أبو سعيد بن أخي هشام (ت 371هـ/ 981م) "**عن قوم اكتروا في سفينة من صقلية إلى سوسة...**"[8].

و جاء في *المعيار*:" **و سئل ابن شبلون عمن اكترى مركبا من صقلية إلى سوسة...**"[9].

و يبدو من خـلال الفتاوي أنّ ميناء **المهدية** كان أكثر الموانئ ارتيادا، ولا سيما في القرنين 4 و 5هـ/ 10 و11م. فكانت السفن تنطلق منه إلى جزر صقلية لجلب قمحها، كما كانت السفن القادمة من صقلية تقصد ميناءها، ومنه تتجه إلى الموانئ الإفريقية الأخـرى.

فقد سئل ابن أبي زيد عن كراء سفينة مشحونة من جزيرة صقلية إلى المهدية[10].

---

[1] - ابن جبير، *رحلة*، ص 8؛ الطيبي(أمين)، "المصطلحات البحرية والمعلومات الملاحية في رحلة ابن جبير"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، عـدد2، يناير 1982، ص 330 – 331.

[2] - *المعيار*، ج8، ص 311.

[3] - *النوادر*، ج3، ص 172-173. على أنّ سفر الأفـارقة لم يقتصر على هـذه الجزر فحسب، بل إنه شمل مدن جنوب إيطاليا مثل باري ونابولي وبيزة وجنوة، وكـذلك مـدن جنوب فرنسا مثل كورسيكا ومرسيليا و غيرها. غير أننا لم نعثر على شاهد لهذه السفرات في المصادر المالكية.

[4] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 656.

[5] - Goitein, Documents de la Geniza, p. 563.

[6] - الهنتاتي (نجم الدين)، "الرباطات"، ص 56.

[7] - المراحل التي سلكها أسد هي، من سوسة إلى لمبيدوسة وتموشة ثم مالطة ثم مازر ثم سرقوسة، حيث توفي بها بمرض الطاعـون (أحمد إلياس حسين، "دولة الأغالبة"، ص 95).

[8] - ابن عمر، *أكرية*، ص 25؛ و رواه البرزلي بفتوى ابن شبلون (ت 390هـ/ 999م)، (*جامع*، ج3، ص 647؛ *المعيار*، ج8، ص 310).

[9] - *المعيار*، ج8، ص 299.

[10] - ابن عمر، *أكـرية*، ص 23.

و سلمت امرأة مجوهرات و خاتما من ذهب و سوارا كبيرا من الفضة، إلى شخص مكلف بأن يبيعها في صقلية، ويشتري بثمنها طعاما (أي قمحا) يبيعه في المهدية. على أن يتحصّل كل طرف على نصف الأرباح[1].

هـذا، وكانت صقلية تستورد الزيت من إفريقية عن طريق صفاقس[2].

و سئل المازري عن شريكين يملكان قاربا، قد أجّراه بمبلغ عشرة دنانير، للتحول من صقلية إلى قابس. و لما وصل القارب إلى المهدية، أكّد الركاب وأحد الشريكين أنهم استأجروه للذهاب إلى قابس، في حين ادّعى الشريك الآخر، أنّ القارب قد استؤجر للتوجه إلى المهدية[3].

على أنّ المراكب كانت تخرج من موانئ ليبيا أيضا، متجهة إلى صقلية ومدن جنوب إيطاليا، و عرف هذا الطريق البحري حركة نشيطة في النصف الثاني من القرن 4هـ / 10م، عندما انتقل الفاطميون إلى مصر وجعلوا موانئ صقلية تابعة لميناء طرابلس، ومن هنا حصّنوا ميناء هذا الأخير، و اتّخذوه قاعدة لأسطولهم المكلف بحماية وسط البحر المتوسط[4]. فكانت السفن تتجه إلى البندقية (إيطاليا) عن طريق ميناء مصراتة (في الجنوب الشرقي لطرابلس)، أو تتجه إلى صقلية عن طريق ميناء زليطن[5].

فقد سئل ابن أخي هشام عن مركب خرج من صقلية إلى سوسة، إلا أنّ الرياح حملته إلى جهة متباعدة عن سوسة، مثل برقة وسرت أو غيرها[6].

كما سئل ابن شبلون عن مركب أكري من صقلية إلى الأندلس، فردتهم الريح إلى برقة[7].

و أعلمنا أبو عمران الفاسي في فتوى له، أنّ سفنا للمسلمين أنقذتها مراكب صقلية ببرقة، وساقتها إلى صقلية[8].

وهناك نصوص فقهية عديدة، يرجع تاريخ أحداث معظمها إلى القرون 4 - 5 - 6هـ / 10 - 11 - 12م، و تشير إلى تجارة الأفارقة إلى صقلية وجزرها. غير أنّ هذه النصوص لا تعيّن الموانئ الإفريقية التي انطلقت منها الرحلة، وأغلب الظن أنّ أكثرها كانت تنطلق من المهدية وطرابلس وسوسة و تونس. ومن هـذه النصوص نذكـر مـا يلـي:

- أنّ الأفارقة كانوا يستوردون الثياب الصقلية لدفن موتـاهم[9].

---

1 - *المعيار*، ج8، ص 208.

2 - إدريس (هادي روجي)، *الدولة الصنهاجية* ، ج2، ص 284. وتجدر الإشارة إلى جزر قرقنة التي تبعد عن صفاقس بحوالي 18كلم شرقا، وقد أشار البرزلي إليها في *جامعه* (ج4، ص 305).

3 - *المعيار*، ج8، ص 305.

4 - مؤنس (حسين)، *أطلس*، ص 291.

5 - حركات(إبراهيم)، " دور الصحراء"، ص 37.

6 - ابن عمر، *أكرية*، ص 26.

7 - *المعيار*، ج8، ص 299.

8 - *نفسه* ، ج8، ص 302 -305؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 651 - 655.

9 - *المعيار*، ج1، ص 348.

- و سئل أبو محمد عمن سافر من القيروان إلى صقلية، وله ابنة بكر، أرادت أن تتزوّج[1].

- و سئل القابسي عن " صاحب لوح" (أي مركب)، تسلّم بعض الدنانيرمن رب المال، الذي جلب له القمح من صقلية[2].

- و سئل القابسي أيضا عن عامل في القراض، رافق السلعة (المتمثلة في القمح) على متن سفينة مستأجرة، لنقلها إلى صقلية[3].

- و سئل أيضا عن وسيط بصقلية، أرسلت إليه دنانير لشراء القمح، فأتمّ العملية و رجع بالحبوب[4].

- ووجّه سؤال إلى القابسي أيضا عن شريكين، يملكان سفينة، فتحول أحدهما إلى صقلية، و سلم إليه شريكه دنانير رباعية، ليشتري بها كمية من الحبوب لحسابه[5].

- و اشترك بعض التجار في شحن كمية من القمح إلى صقلية، على أن يأخذ كل واحد نصيبه منها[6].

- و سلمت أكياس حبوب أو قرب زيت، إلى ملاح مكلف بنقلها إلى صقلية، دون استخلاص أجرة السفينة، لشراء بعض السلع و جلبها، مع الحصول على أجرة السفينة[7].

و يبدو أنّ المثالين الأخيرين يقيمان الدليل على تصدير القمح والزيت من إفـريقية قبل غـزوة بني هـلال.

على أننا نلاحـظ بعد الغزوة الهلالية اتساع نطاق هذه التجارة، وتحول عـدد كبير من الأفارقة إلى صقلية، حيث كانوا يقيمون مدة طويلة، وذلك على الرغم من منع الفقهاء مثل تلك التجارة[8]. و كانت السفن القادمة من صقلية تصل إلى إفريقية في الصيف[9].

و جاء في فتوى للمازري، أنّ بعض التجار قد اشتركوا مع بعضهم للتحول إلى صقلية، قصد شراء الحبوب، وحملوا معهم لهذا الغرض دنانير طرابلسية و مرابطية " من الذهب الجيد"، فأمر صاحب السكة في صقلية بسبك تلك

---

1 - *المعيار*، ج3، ص 125. و قد استوحينا من هذا النص و أمثاله، أنّ غياب الأفـارقة كـان يـدوم هنالك عـدة سنوات، و قد مثل ذلك مشكلة اجتماعية، وهو ما جعل ابن أبي زيد في هذه النازلة يجيز للسلطان تزويج الابنة. كما ورد في *المعيار*، أنّ أحد التجار غاب عن زوجته في تجـارة 3 سنوات، فأخذت الزوجة بشرطها وطلقت نفسها... وتزوجت (ج3، ص 109).

2 - *المعيار*، ج9، ص 117.

3 - *نفسه*، ج9، ص 116.

4 - *نفسه*، ج9، ص 114 - 115.

5 - *نفسه*، ج9، ص 117.

6 - فتوى لكل من أبي زيد، وأبي سعيد بن أخي هشام، وأبي محمد بن التبان (ت 371هـ / 981م) (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 657؛ *المعيار*، ج8، ص307).

7 - فتوى أبي عمران الفاسي (*المعيار*، ج9، ص 51).

8 - البرزلي، *جامع*، ج2، ص 45، 157؛ *المعيار*، ج6، ص 317 - 318.

9 - *المعيار*، ج8، ص 182 - 183.

النقود، و أدمج فيها ربع وزنها من الفضة، وحوّلها إلى دنانير رباعية، ليس لها رواج إلا في صقلية، و احتفظ بوزن مجموع الفضة الممزوجة، في شكل دنانير رباعية، و بموجب ذلك، تقاضى الإفريقيون نفس الكمية من النقود الذهبية، مع انخفاض عيارها، بنسبة 25%. ثمّ تحدّثت الفتوى بإطناب عن الصعوبات الناشئة عن توزيع شحنة الحبوب بين الشركاء، عند وصولها إلى المهدية[1].

و جاء في فتوى أخرى للمازري، أنّ عبد الله الرائس المعروف بعبد الله بن صدقة الأنصاري صرّح بمقتضى رسم، بأنّ زوجته تكون في حل من الروابط الزوجية، إن غاب عنها اضطرارا أكثر من أربعة أشهر متوالية، ولم يرسل إليها نفقتها، أو سافر مع مراكب السلطان، و لم يرجع معها إلى المهدية أو زويلة. وقد أمضى الزوج على هذا الالتزام في العشرة الأواخر من محرم سنة 515هـ/ أفريل 1121م، و سجّلت في ظهر الرسم شهادتان، أدلى بهما شاهدان أمام قاضي القضاة أبي القاسم بن ميمون.

وحسب الشهادة الأولى المؤرّخة في رجب 515هـ/ أكتوبر 1121م، سافر عبد الله إلى صقلية بعد الدخول على الزوجة، فانقطعت أخباره، ولم يرسل أي مبلغ مالي إلى زوجته التي بقيت بلا مورد رزق. وأشارت الشهادة الثانية، إلى غياب الزوج نحو أربعة أشهر في طرابلس الغرب[2].

و يمكن من خلال هذا النص أن نأخذ فكرة عن سفر الأفارقة إلى صقلية، و ما يترتّب عليه من صعوبات عائلية، ولا سيما إذا كان غرض الرحلة غزوا في البحر.

و يبدو من خلال هذه النصوص، أنّ هذا الطريق البحري إلى صقلية وجزرها، ظلّ نشيطا طوال العصور الوسطى، و لم يتأثر التبادل التجاري بين الجنوب و الشمال بفعل القرصنة، أو تراجع النشاط البحري لدى المسلمين، بما أنّ أغلب هذه الفتاوي أتت قبيل الغزو الهلالي و بعده.

هذا، و بما أنّ أغلب هذه النصوص الفقهية جاءت خالية من أسماء الموانئ، التي انطلقت منها أحداث الرحلات، فإنّ شمولها لموانئ المغربين (الأقصى و الأوسط) يبقى أمرا واردا ومحتملا[3]. غير أنّ جزءا هاما من تلك النصوص، يشير إلى تعامل موانئ الأندلس مع موانئ المغربين (الأقصى والأوسط)، بالإضافة ـ طبعا ـ إلى موانئ إفريقية.

---

[1] ـ *المعيار*، ج6، ص 212 - 213، 220 - 222، ج8، ص 116.

[2] ـ *نفسه*، ج3، ص 234 - 235.

[3] ـ و لئن لاحظنا من خلال هذه النصوص الفقهية، أنّ أغلبها منسوبة إلى علماء أفارقة، أمثال سحنون، و القابسي، و ابن أبي زيد، وابن شبلون، و أبي عمران الفاسي، والصائغ، والمازري...فإنّ ذلك قد لا يقوم دليلا على أنها وقائع إفريقية بحتة، لأنّ هؤلاء الفقهاء كانوا مشهورين، قد ترد عليهم القضايا من أقطار أخرى، قريبة أوبعيدة المسافة. فبلد المفتي ليس إذن هو حتما البلد الذي نزلت به القضية التي تخصّ الفتوى. انظر مثلا (*المدونة*، ج3، ص 393؛ *النوادر*، ج11، ص 71، 78؛ ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 7 - 9). ونحوها كثير. جاء في *جامع* البرزلي: " و لقد ورد على شيخنا الإمام [ابن عرفة التونسي] رحمه الله أسئلة من غرناطة حاضرة الأندلس..." (*جامع*، ج5، ص 349).

ب ـ الإبحـار من موانئ الأنـدلس وإليها

يشمل ذلك الإبحـار اتـجاهين:

الاتجـاه الأول، ينطلق من الموانئ الأندلسية في اتجاه موانئ بلاد شمال إفريقيا، و بالعكس. ذلك أنّ الموانئ الأندلسية للواجهة المتوسطية، تقابلها موانئ مماثلة ببلاد شمال إفريقيا. و كان أهل الأندلس يفدون بكثرة إلى هذه الموانئ، بل إنّهم أسّسوا مرافئ لهم في بعـض هذه السواحل المغربية، على غرار مرفإ وهران وتنس و نحوها[1].

أما **الاتجاه الثانـي**، فهو الإبحار من موانئ الأندلس عبر الجزر إلى بلاد الشرق، مثل الإسكندرية و صور و تنس و عكا. وأهم الجزر التي يمر بها هذا الطريق: جـزر البليار، و جزر سردانية، و جزر صقلية، وجزيرة إقريطش (كـريت).

أولا: الإبحـار بين مـوانئ الأنـدلس و مـوانئ بـلاد شـمال إفـريقيا

لا سبيل للانتقال من ميناء أندلسي إلى ميناء آخر من موانئ بلاد شمال إفريقيا إلا بقطع البحر. ذلك أنّ مضيق جبل طارق الذي يعتبر أضيق مسافة بين الساحلين - الأندلسي والمغربي - لا يقل اتّساع عرضه كلما اتّجهنا نحو الغرب من 14 كلم[2]. و هذه المساحة في حدّ ذاتها لا تقل مدة اجتيازها عن ساعتين بالنسبة إلى سفن العصـر الوسيـط[3].

و قد اعتبرت المصادر المالكية بدورها هذه المسافة قطعا للبحر و توغلا فيه. فقد سئل يحيى بن عمر " **عن القوم يكترون في المركب... فقال: إن كان كراؤهم على قطع البحر مثل الكراء ... إلى الأنـدلس...**"[4].

على أنّ نشاط العلاقات بين الموانئ الأندلسية و الموانئ المغربية كان يتأثر بعـض الشيء، بالسياسات القائمة في دول المنطقة. فالخلاف الحاصل بين أمراء الأندلس من جهة والأغالبة ثم الفاطميين بإفريقية من جهة أخرى، حالت دون تطور الاتصال الطبيعي بين المنطقتين. لكن تلك العداوة بين قرطبة والقيروان ثم

---

1 ـ التليسي، *تاريخ*، ص 175.

2 ـ عبد العزيز (فيلالي)، "جوانب من العلاقات السياسية بين الدولة الرستمية في تاهرت والدولة الأموية فـي الأندلس"، *الكراسات التونسية*، عدد 155 - 156، 1991، ص 35.

3 ـ المكي (سالم)، *الاقتصاد*، ص 48.

4 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 28؛ *النوادر*، ج7، ص 111.

المهدية، بقيت في حدود المبادئ أكثر مما خرجت إلى ميدان الفعل، فلم تقف عائقا دون مواصلة العلاقات التجارية والبشرية بين تلك العواصم[1].

و نجد معنى لهذا الاتصال بين الأندلس و إفريقية في المصادر المالكية، ولا سيما في العهد الأغلبي. فقد سئل ابن سحنون عن اختلاف شركاء حول مركب يريد بعضهم كراءه إلى الأندلس، و البعض الآخر إلى غيرها[2].

و قد أكد **هادي روجي إدريس** هذا الاتصال في أوائل العصر الفاطمي، وأبرز أهمية دور إفريقية التي كانت تقوم بفضل موقعها الجغرافي، بدور الواسطة بين التجارة الشرقية والتجارة الأندلسية، عن طريق ميناء المهدية من جهة، و ميناء طبرقة من جهة أخرى، " **وقد كانا يمثّلان نقطة الوصول والانطلاق بالنسبة إلى تيارين اقتصاديين، قد عمل الفاطميون على الربط بينهما ربطا مثمرا**[3]". أي بين الشـرق والأنـدلس.

و أكـد **ابن حوقل** من جهته أهمية دور ميناء طبرقة بالنسبة إلى الأندلسيين في القرن 4هـ / 10م بقوله: " **و كان عدوة لأهل الأندلس، إليها ينتهون، ومنها إلى الأندلس يركبون. واشتهر بكثرة ورود مراكب الأندلسيين والتجار عليها، و نزولهم فيها...**[4]".

في حين أعطى **المقدسي** صورة مماثلة لميناء الجزائر، على أساس أنه كان " **يعبر منه إلى الأندلس**[5]".

هـذا، و قد قام بنو حماد بتنشيط حركة الاتصال و التبادل مع الأندلس والمشرق عن طـريق مينائي الجـزائر و بجـاية[6].

وما تمّ إنشاؤه من مستوطنات أندلسية في عدة مراسي مغربية، مثل بجاية، و مرسى الدجاج، ووهران، وتنس، و غيرها تقدّم أمثلة علـى تعلق أهل الأندلس بتلك المـراسي، و كثـرة ارتيادهم فيها، ولا سيما فـي القـرون 3 - 4 - 5هـ/ 9 - 10 -11م[7].

أمّا أهمّ موانئ الأندلس المطلة على الواجهة المتوسطية في الجزء الشرقي من شبه الجزيرة الإيبيرية، فتمتد من مضيق جبل طارق جنوبا إلى مشارف برشلونة شمالا.

ونذكـر من هـذه الموانئ من الجنوب إلى الشمال، ميناء **الجزيـرة الخضـراء**، و تقع في أقصى الطرف الجنوبي للأندلس. كانت همزة وصل بين

---

1 ـ الطالبي (محمد)، "العلاقات بين إفريقية و الأندلس في القرن الثالث الهجري"، *الكراسات التونسية*، عدد69 -70، مجلد 18، 1970، ص 36.

2 ـ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 645.

3 ـ إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 294. و ازدادت أهمية هذين الميناءين بعد رحيل الفاطميين إلى مصر في منتصف القرن 4هـ/10م، بما أنّ ذلك خفف كثيرا من حدة الخلاف بين المهدية وقرطبة (نقولا زيادة، "مراجعة كتاب التجار"، ص 164).

4 ـ ابن حوقل، *صورة*، ص 76.

5 ـ المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 227 - 228.

6 ـ حـركات (إبراهيم)، "دور"، ص 36.

7 ـ إدريس (هادي روجي)، *الـدولة* ، ج2، ص 294؛ التليسي، *تـاريخ*، ص175.

الأندلس و المغرب، ومحطة استيراتيجية لنزول الجيوش المغربية بالضفة الشمالية، لمضيق جبل طارق[1]، وهو ما يعني أنّ هذا الميناء كان معبرا لجيوش المرابطين والموحدين و المرينيين إلى الأندلس، فيما بين القرنين 5و7 هـ/11 و13م.

و نجد معنى لهذا في *جامع* البرزلي، عندما أشار إلى أنّ " **أهل الجزيرة الخضراء شكوا سوء حال قاضيهم ابن عبد الخالق لأمير المؤمنين علي بن يوسف بن تاشفين** [501 - 538هـ/ 1107 - 1143م]..."[2].

أما ميناء **مالقة**، فقد كانت مأوى للسفن التي كانت تنتظر الرياح المناسبة، للإقلاع عبر مضيق جبل طارق إلى المغرب، أوإلى ميناء إشبيلية على الساحل الأطلسي[3].

و من ميناء مالقة تواصل السفن سيرها إلى ميناء **المرية**.

و في سنة 344هـ/ 955م، نقل عبد الرحمان الناصر مقرّ القيادة البحرية إلى المرية، فتحولت بذلك شيئا فشيئا إلى أكبر ميناء في شرقي الأندلس، و خمل بذلك أيضا أمر بجانة بعد أن كانوا سادة البحر بالأندلس[4].

و من ميناء المرية إلى **لورقة**، فميناء قرطاجنة[5]، ومنه إلى موانئ كل من مرسية و لقنت و دانية و شاطبة و بلنسية[6]، وطرطوشة، حتى إلى برشلونة[7] في أقصى الشمال.

ورغم أنّ هذه الموانئ تأثرت - و لو نسبيا - في القرن 5هـ/11م، بفعل التنافر و الانقسامات بين ملوك الطوائف، فإنها حافظت بوجه عام على دورها كمراكز رئيسية للنشاط التجاري البحري[8].

---

1 - الشريف (محمد)، *تاريخ*، ج1، ص 179.

2 - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 95. و النص يبرز تبعية الجزيرة للدولة المرابطية.

3 - زيادة (نقولا)، "كتاب التجار"، ص 163.

4 - مؤنس (حسين)، *أطلس*، ص 289؛ الشريف (محمد)، *تاريخ*، ص 123. وبجانة قرية صغيرة على نهر أندرش إلى الشمال، من مدينة المرية الحالية. عرف أهلها بالنشاط البحري، حتى سموا بالبحريين، كما كان لهم اتصال بموانئ المغرب (حسين مؤنس، *أطلس*، ص 289).

5 - ورد ذكر هذه الجزيرة في المصادر المالكية (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 32؛ *المعيار*، ج8، ص 418).

6 - جاء في *المعيار*: " و سئل ابن رشد من بعض طلبة بلنسية... نزلت عندنا بمرسية..." (ج1، ص 32 -33).

7 - ورد في *البيان*: " و سألته عمّن تخلف من أهل برشلونة من المسلمين عن الارتحال عنهم، بعد السنة التي أجلت لهم يوم فتحت..."(ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 41).

8 - نقولا (زيادة)، "كتاب التجار"، ص 163.

وما ذكره الجغرافي البكري من خطوط ملاحية منتظمة بين القطر الأندلسي والقطر المغربي، يقدم أحسن مثال على ذلك[1].

فقد نظمّت هذه الخطوط إلى درجة أنّ كل ميناء أندلسي، تخصّص في التجارة مع ميناء مغربي مقابل. بمعنى أنّ الإنسان إذا قصد الميناء الأندلسي الفلاني، فهو يركب عموما السفينة من الميناء المغربي المقابل له. و نورد في الجدول أسفله أمثلة لذلك ابتداء من الأسفل جنوبا إلى الأعلى شمالا.

موانئ المغرب	ما يقابلها من موانئ الأندلس
مرسى جبل وهران، و يعرف أيضا بمرسى هنين	مرسى المرية. كان يعرف بمرسى أشكوبرش Ascobares (و بينهما مجريان و نصف).
مرسى عين فروخ (بينه وبين وهران 40 ميلا).	مرسى مدينة لورقة Lorca, و يعرف بمرسى آقلة Aguilas (بينهما ثلاثة مجار).
مرسى قصر الفلوس	مرسى قرطاجنة
مرسى مغيلة بني هاشم	مرسى مدينة مرسية. و الغالب أنه اليوم Las Alcaceres
مرسى مدينة تنس الجزائرية	مرسى شنت بول Santapola
مرسى جزيرة وقور	مرسى لقنت حاليا Alicante (بينهما خمسة مجار).
مرسى شرشال	مرسى مديرة (بينها خمسة مجار و نصف)، قد يكون المراد به بني ضر الحالية Benidorm
مرسى البطال	مرسى جبل قرون (بينهما خمسة مجار و نصف)، قد يكون المراد جبل إفاخ و هو صخرة ضخمة في الماء كأنها جبل[2].
مرسى جنابية	مرسى مدينة دانية Dania (و بينهما ستة مجار).
مرسىالجزائر(بني مزغناي)	مرسى بنشكلة (Penscola) بينهما ستة مجار
مرسى الدجاج	جزيرة ميورقة
مرسى بجاية	و بالوصول إلى مرسى بجاية نخرج عن محاذاة جزيرة الأندلس
مرسى بونة	
مرسى الزيتونة	يقابل جزيرة سردانية

[1] ـ البكري، *مسالك*، ج2، ص 754 - 758. و يقول ابن حوقل في هذا الصدد: "...ثم تمتد أرض الأندلس على البحر، فتواجه من أرض المغرب تونس، وهكذا إلى طبرقة، إلى جزائر بني مزغنان، إلى تنس إلى وهران إلى نكور إلى سبتة، ثم إلى أزيلي [جنوب طنجة]..." (*صورة*، ص 65).

[2] ـ مؤنس (حسين)، *أطلس*، ص 296.

و كان أغلب الاتصالات بين هـذه الموانئ يتم عبر العلاقات التجارية. وكان أهل الأندلس يعملون - عادة - جماعات، تشترك في كراء المراكب، وتسييرها على أساس المشاركة أو المناصفة[1]. و نستشف صدى لذلك في مسائل ابن رشد، حيث أشار إلى مركب مشترك، يسافر به من بر الأندلس إلى بر المغرب[2].

على أنّ المغاربة بدورهم - و لا سيما الأفارقة - كانوا يرتحلون بشكل مكثف إلى الأندلس لتعاطي التجارة، و لا سيما في القرن 6هـ/ 12م. وقد وردت أصداء ذلك في المصادر المالكية، فقد جاء في فتوى للمازري، أنّ رجلا من قفصة تحول إلى الأندلس، ومكث بها ست سنوات، فطالبت زوجته بالطلاق[3].

و أشارت فتوى ثانية للمازري إلى ولد حمل معه إلى الأندلس أثاث أمه، الذي تبلغ قيمته 100 دينار[4]. و في فتوى ثالثة للمازري " **سئل عمن غاب بالأندلس و ترك زوجة و طفلة منها، و طفلا من غيرها مطلقة، فلما كان الآن أنفذ سبعة دنانير في المركب الأول، و اثني عشر في المركب الثاني، لم يترك لأولاده وزوجته نفقة...**"[5].

و هكذا يتبين من خـلال هـذا العرض، قلة اهتمام المصادر المالكية بذكر الاتصالات بين المغاربة و أهل الأندلس، رغم ازدهار نشاط ذلك التواصل طوال العصر الوسيط. و قد يفسّر ذلك التواصل الدائم بين القطرين بالأمن الذي كان يسود هـذا الطريق حتى في أسوإ أيام تراجع البحرية الإسلامية[6].

على أنّ ذلك التراجع جعل المسلمين يفقدون السيطرة على الكثير من جزر البحر المتوسـط، في القرن5هـ/ 11م، و لا سيما جزر البليار، مما جعل الإبحار من الأندلس عبر تلك الجزر لا يتم بأمان - في أغلب الأحوال - إلا في سفن النصارى.

---

[1] - مؤنس (حسين)، *أطلس*، ص 293.

[2] - *مسائل ابن رشد*، ج2، ص 748. و قد أنشأ أولئك التجار الأندلسيون جاليات لهم في معظم موانئ المغرب. وكانوا يشتركون معا في إقامة المخازن والمراسي. و إليهم يرجع الفضل في تعمير الكثير من موانئ المغرب (حسين مؤنس، *أطلس*، ص 293).

[3] - *المعيار*، ج4، ص 46 - 47.

[4] - *نفسه*، ج10، ص 291.

[5] - *نفسه*، ج4، ص 41.

[6] - نعني القـرنين 5 - 6هـ / 11 - 12م.

ثانيا: الإبحار عبر الجزر من موانئ الأندلس المتوسطية وإليها

وردت في المصادر المالكية إشارات عديدة إلى الطريق البحري، من الأندلس إلى صقلية، أو العكس، و من صقلية إلى الإسكندرية، أو من الأندلس مباشرة عبر الجزر إلى ناحية بلاد المشرق.

كما يبدو من تلك المصادر أنّ هذا الطريق البحري، بقي مرتادا بكثافة من عصر سحنون إلى عصر البرزلي. فلم يتأثر بسيطرة الروم على معظم جزر البحر المتوسط، في القرن 5هـ/ 11م تأثيرا يعطل نشاطه، لا سيما أنّ الروم عمدوا إلى معاهدات تجارية مع حكام المسلمين، بل و حملوا المسلمين في مراكبهم، تفاديا للمخاطر التي قد يتعرّضون لها، خاصة عبر الجزر التي كانت تحت سيطرتهم.

فقد سئل سحنون عمن " **مات في طريق مكة، فأوصى لرجل أن يبلغ ماله إلى ورثته بالأندلس، فأخذ طريق صقلية فتلف المال...**"[1].

فالنص هنا لم يحدد أي طريق سلكه هذا المسافر من المشرق إلى صقلية، ومنها إلى الأندلس. وبعبارة أخرى، هل أتى هذا المسافر صقلية عن طريق الشام (من صور أو عكا أو حيفا مثلا)، أم عن طريق مصر (الإسكندرية أو بور سعيد مثلا)؟

و قال يحيى بن عمر: "**... و لو كان كراؤهم على قطع البحر، مثل السفر من صقلية إلى ... الأندلس...**"[2].

و من *العتبية*، روى يحيى بن يحيى عن ابن وهب في امرأة أندلسية، خرجت إلى مصر، و هنالك كتبت إلى رجل أن يبيع لها كل مالها بالأندلس، في حين أنها كانت قد أوصت من ذلك المال، لبني زوجها بعبيد سمتهم[3]. و سئل ابن شبلون (ت 390هـ / 999م)، " **عمن أكرى[4] مركبا من صقلية إلى الأندلس في الإبان...**"[5].

وفي فتوى للإمام البرزلي وردت إشارة إلى أنّ أندلسيا حلف بالمشي إلى مكة. فهل يعتبر ركوبه البحر إلى صقلية أوالإسكندرية حنثا. بعبارة أخرى، هل يجب عليه "**أن يترك [البحر] في أقرب البر المتصل إلى بلده؟**"[6]. ومعنى ذلك، إن كان أندلسيا فأقرب البر المتصل إلى بلده المغرب الأقصى، و إن كان صقليا، فأقرب البر المتصل إليه إفريقية. إلا أنّ البرزلي رأى في الأخير أنّ مرد الحكم في ذلك، يرجع إلى العادات والأعراف، والظروف الأمنية لبلد الحالف.

---

[1] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 28.

[2] - ابن عمر، *أكرية*، ص 23.

[3] - *النوادر*، ج11، ص 340.

[4] - و في رواية البرزلي " عمن أعدى مركبا..." (*جامع*، ج3، ص646).

[5] - *المعيار*، ج8، ص 299.

[6] - البرزلي، جامع، ج5، ص 281.

يمكن أن نستنتج من هذه النصوص الفقهية الطرق المسلوكة عبر الجزر، من موانئ الأندلس المتوسطية و إليها. و أهم الموانئ الأندلسية التي كانت تنطلق منها السفن في اتجاه الجزر، المرية و دانية. فكان هذان الميناءان مزدهرين في القرن 6 هـ / 12م. و قد جاء في *المعيار* أنّ المهدي محمد بن تومرت، مؤسس الدولة الموحدية (ت 525هـ/ 1130م)، " **دخل في مركب من المرية إلى الشرق، فغاب فيه 12 سنة**"[1].

أما ميناء دانية، فكان نشيطا في القرنين 5 - 6هـ/ 11 - 12م، ويقوم في رأس مثلث بارز في البحر باتجاه جزر البليار، و ركناه الآخران هما لقنت في جنوبها، و بلنسية في شمالها.

فكانت السفن تنطلق من موانئ المغرب الأقصى، ولا سيما ميناء سبتة، قاصدة موانئ الأندلس المتوسطية، و خاصة ميناء دانية، لتسير منه في اتجاه جزر البليار، و هي يابسة، و مينورقة، و مايوركة[2]. والأخيرة هذه هي أكبر الثلاثة، وتبلغ مساحتها يومين في يومين، و تليها في الاتساع يابسة، حيث تبلغ مساحتها يومين في يوم، بينما تبلغ مساحة مينورقة يومين في نصف يوم[3].

و أقرب هذه الجزر الثلاثة إلى الموانئ الأندلسية يابسة، و تتوسط ميورقة بينها و بين مينورقة باتجاه الشمال الشرقي. جاء في *المعيار* أنّ القاضي أبا القاسم بن ورد سئل عن "**رايس اكترى على حمل مائة شاة لميورقة...**"[4].

و قد سلك هذا الطريق البحري الرحالة و الفقيه الأندلسي أحمد ابن جبير.

ففي سنة 578 هـ/ 1182م، أبحر ابن جبير في مركب جنوي من ميناء سبتة إلى ميناء المرية، ومنه إلى جزيرة يابسة فميورقة ومينورقة.

و من سبتة إلى جزيرة مينورقة ثمانية مجار (و المجرى مائة ميل كما مر)، قطعها ابن جبير في 12 يوما[5].

ومن مينورقة تقطع السفن قرابة مسافة 400 ميل لترسو بجزيرة سردانية[6]. و قد وصف ابن بطوطة مرسى هذه الجزيرة بالعجيب، "**عليه خشب كبار دائرة به، و له مدخل كأنه باب لا يفتح إلا بإذن منهم**"[7].

---

1 - *المعيار*، ج12، ص 185. و لا شك أنّ ابن تومرت سلك الطريق البحري الذي نحن بصدد عرضه.

2 - كانت هذه الجزر بمثابة محطات و قواعد للراحة، و التزود على طول الطريق إلى شرق المتوسط (نقولا زيادة، "كتاب التجار"، ص 164). و هذه الجزر الثلاثة خاضعة لإسبانيا منذ سنة 1217هـ / 1802م (يسري الجوهري، *جغرافية البحر المتوسط*، ص 17 - 18).

3 - النويري (أحمد)، *نهاية الأرب*، ص 233.

4 - *المعيار*، ج8، ص 64.

5 - ابن جبير، *رحلة*، ص 7 – 8. حيث أبحر ابن جبير في 24 فيفري 578هـ/ 1183م من سبتة، ووصل مينورقة في 8 مارس.

6 - يبلغ طول هذه الجزيرة نحو 280 ميلا، وعرضها نحو 180 ميلا، وكان بها ثلاث مدن كبار، عاصمتها كاغلياري (النويري، *نهاية الأرب*، ص 233).

7 - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 657.

و من سردانية يتفرّع طريقان، أحدهما يتجه شمالا إلى جزيرة كورسيكا، ويقابل ميناء برشلونة بالأندلس غربا.

و الطريق الثاني يتجه شرقا إلى جزر صقلية. و بينها و بين جزيرة سردانية قرابة مسافة 400 ميل، قطعها ابن جبير في يومين[1].

ومن أهم مدن جزيرة صقلية: بلرمو وهي العاصمة، وقطانية، ومسينا، وسرقوسة، و طرابنش[2] (تراباني).

و قد وصف ابن جبير مرسى طرابنش " **بأعجب مراسي البلاد البحرية، لأنّ المراكب الكبار تدنو فيه من البر حتى تكاد تمسّه... و ذلك لإفراط عمق البحر فيها**[3]".

وعلى عكس مرسى طرابنش، كان ميناء مضيق مسينة[4] صعب الرسوّ، "**لانحصار البحر فيه و انضغاطه، فينصب انصباب السيل العرم، و يغلي غليان المرجل**"، فيكسّـر السفينة أو يغـرقها، كمـا فعل بـابن جبيـر لـدى عـودته من رحـلته[5].

و من مدينة مسينة الصقلية يتصل طريق بحري في اتجاه الشمال، بجزر إيطاليا الجنوبية، مثل باري و نـابولي و تورنتو.

و من صقلية يخرج طريقان إلى الشرق، أحدهما يتجه مباشرة إلى جزيرة إقريطش (و هي كريت حاليا)، و الثاني يتجه إلى مالطة في الجنوب الشرقي. ومن صقلية تختار السفن بين طريق مباشر إلى الإسكندرية، أو غير مباشر عبر جزيرة كريت[6].

و قد أشارت فتوى لعبد الملك بن حبيب القرطبي الأندلسي، إلى سفر الصقليين في القـوارب إلى مـالطة[7].

---

[1] - ابن جبير، *رحلة*، ص 8. و نتساءل هنا عن إمكانية قطع السفن 400 ميل في يومين في تلك العصور، و حتى في العصر الحاضر، فإنّ السفن التي تقطع مثل تلك المسافة في تلك المدة محدودة.

[2] - و من المدن التابعة لطـرابنش: الشاقة و مـازر، وطبرمين، وقصـريانة، وغيرها (النويري، *نهاية الأرب*، ص 234). و من الناحية الجغرافية، تقع طرابنش في الجزء الغربي لجزيرة صقلية، حيث يقابل بـرّ سردانية للقادم.

[3] - ابن جبير، *رحلة*، ص 296. و لهذا كان هذا المرسى ترتاده السفن بكثافة شتاء و صيفا، و لا سيما المقلعون إلى بر المغرب، فإنّ بينها وبين تونس مسيرة يوم و ليلة (ابن جبير، *نفسه*، نفس الصفحة).

[4] - تقع في الجزء الشمالي الشرقي من جزيرة صقلية.

[5] - ابن جبير، *رحلة*، ص 283. و سنتعرّض إلى تفاصيل ما حصل لابن جبير بهذا المرسى و غيره، في موضوع " مشاكل الريـاح" لاحـقا.

[6] - فتحها المسلمون، وأسسوا دولة لهم فيها، عاصمتها الخندق، وذلك في سنة 210هـ / 825م، فأصبحت هذه الجزيرة قاعدة بحرية إسلامية هامة، ومصدر تهديد مستمر لجزر و سواحل الدولة البزنطية، قرابة قرن ونصف (التليسي، *تاريخ*، ص 177). ومن الناحية الجغرافية، فإن هذه الجزيرة تقع حيال مدينة برقة الليبية (النويري، *نـهاية الأرب*، ص 235).

[7] - ابن عمر، *أكـرية*، ص 48.

على أنّ ابن جبير اختار السفر من صقلية إلى جزيرة إقريطش مباشرة، وأشار إلى أنّ المسافة بين الجزيرتين تقابل نحو مسيرة 700 ميل، وهـي أبعد مسافة بين جـزر البحـر المتوسـط[1].

و في جزيرة كريت، تظهر كثافة الطرق البحرية، فمنها يستطيع المسافر أن يختار أيّ طريق يخرج منها إلى مختلف الاتجاهات في بلاد المشرق. و هـذه الطـرق هـي:

- كريت - جـزيرة رودس في الشمال الشرقي - جـزيرة قبـرص[2] شـرقا.

- كريت - قبـرص مباشرة.

- كريت - اتجاه مدن الشام مباشرة. و هو طريق سلكه ابن جبير إثر عودته من رحلته الأولى، حيث ركب في مركب جنوي من عكا إلى صقلية[3].

- كريت - اتجاه مدن مصر، و لا سيما الإسكندرية (في الجنوب الشرقي)، و هو الطريق الذي سلكه ابن جبير في ذهابه. واستغرقت رحلته من موانئ الأنـدلس إلى الإسكندرية شهرا كاملا[4]، أي ثلاثين يوما.

---

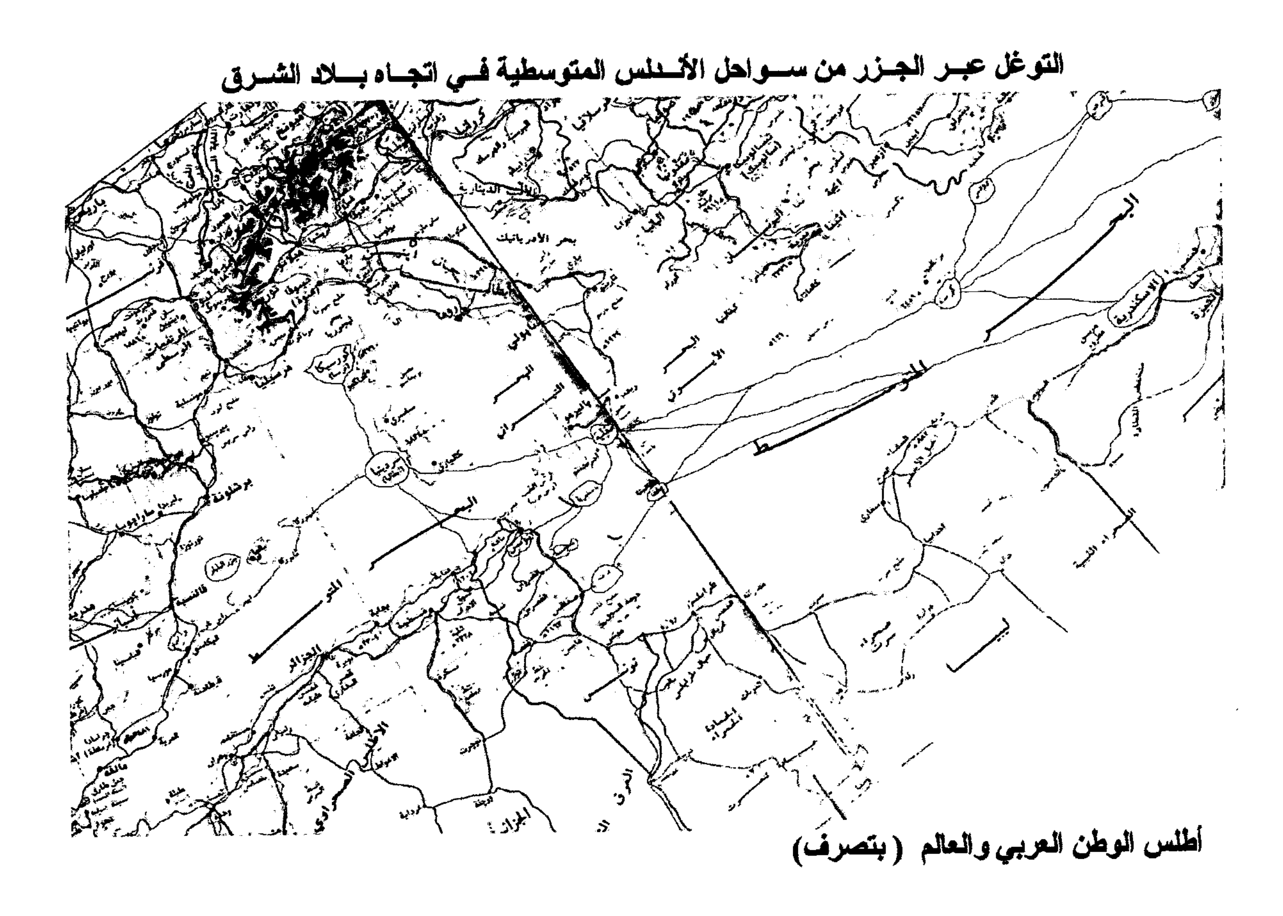
[1] - تجدر الإشارة إلى أنّ جزيرة صقلية أصبحت أهم مركز، لالتقاء السفن في البحر المتوسط في عهد النرمان انظر (**H. Brex, "La Sicile et la mer: marins, navires et routes maritimes (XI^{eme} – XV^{eme} siècle)", dans *Maison de la Méditerranée*, cahier n° 3, 1980, p. 59 – 67).**

[2] - جاء في *المعيار*: " و روى الأندلسيون عن ابن القاسم عن مالك في أهل قبرص، يدخل إليهم الرومي فيتزوج..." (ج3، ص 133). كما جاء فيه أيضا: " قلت: فلو ولجوا بلد العدو و جاءوا قبرص..." (ج3، ص 169).

[3] - ابن جبير، *رحلة*، ص 276.

[4] - حيث انطلق من ميناء سبتة يوم 24 فبراير، ووصل الإسكندرية يوم 26 مارس 578هـ/1182م (أمين الطيبي، "المصطلحات البحرية والمعلومات الملاحية في رحلة ابن جبير 578 - 580هـ/ 1183 - 1185م"، مجلة البحوث التاريخية (ليبيا)، عدد2، جويلية 1982، ص 331).

التوغل عبر الجزر من سواحل الأندلس المتوسطية في اتجاه بلاد الشرق



أطلس الوطن العربي والعالم (بتصرف)

و هكذا يظهر من خلال هذا العرض، أنّ المصادر المالكية شاركت كتب الجغرافيين و الإخباريين في ذكر المسالك المائية بالغرب الإسلامي. فأشارت إلى طريق المساحلة عبر موانئ المغرب إلى الإسكندرية، معبرة عن ذلك بالكراء من ميناء إلى آخر. كما أشارت إلى طريق المساحلة عبر سواحل المحيط الأطلسي، من لشبونة شمالا، إلى وادي نون لمطة جنوبا.

على أنّ عدم ورود أخبار في المصادر المالكية تشير إلى توغل التجار في المحيط الأطلسي، يؤكد ما تذهب إليه المصادر الأخرى، من أنّ هذا البحر المحيط لم يعرف توغلا إسلاميا في العصر الوسيط[1].

أمّا الأنهار بالغرب الإسلامي، فقد أشار الفقهاء إليها كمسالك عبور، ومحركات للأرحية المائية، و لا سيما بالأندلس. غير أنّ الأنهار والأودية التي كانت تصب في الواجهة المتوسطية لم تكن دائما توفر إمكانية الملاحة، و ذلك على عكس التي كانت تصب في الواجهة الأطلسية. و يقدّم نهرا **قرطبة** و**سبو** أحسن الأمثلة على ذلك.

و بالنسبة إلى توغل المغاربة في البحر المتوسط، فقد كثر الحديث في كتب فقه المالكية عن سفر المغاربة، - و خاصة الأفارقة - إلى صقلية، لاستيراد قمحها، و ذلك في القرون 4 - 5 - 6 - هـ/ 10 - 11 - 12 م. وقد عبّرت كتب الفقه عن مثل هذا السفر بالكراء على " **قطع البحر**".

---

[1] - الشريف (محمد)، *تاريخ*، ج1، ص 176.

كما اعتبر الفقهاء أيضا الرحلات البحرية من موانئ الأندلس إلى موانئ بلاد شمال إفريقيا " **قطعا للبحر**"، بما أنّ البحر يفصل بين العدوتين (الأندلس والمغرب)، في مستوى مضيق جبل طارق.

و كذلك الإبحار عبر جزر البحر المتوسط من موانئ الأندلس الواقعة على الواجهة المتوسطية في اتجاه بلاد الشرق. و أهم الجزر التي كان يمر عليها هذا الطريق: جزر البليار، سردانية، صقلية، مالطة، وكريت.

هـذا، و قد يعتبر هـذا الطـريق أخطـر المسالك البحـرية بالغرب الإسلامي آنـذاك، لذلك كان اجتيازه يتطلب نوعية خاصّة من السفن. وهـو ما يـدفعنا إلــى النظـر فــي صنـاعة السفن و أنــواعــها.

المبحث الثاني: السفن و أنواعها

1 ـ صناعة السفن

صناعة السفن موضوع شائك و دقيق، لكونها تهم جانبا تقنيا ـ لا شرعيا ـ لم تتطرق له المصادر المالكية إلا نادرا جدا.

فرغم أنّ المصادر المالكية أشارت إلى استيراد الخشب لصناعة السفن بالغرب الإسلامي، فإنّها لم تشر ـ على حد علمنا ـ إلى دور الصناعة، رغم توفرها على سواحل الغرب الإسلامي الوسيط. كما أنّ تلك المصادر رغم تعرضها إلى بعض مظاهر تجهيزات السفن و أدواتها، و العاملين عليها، بل و بيان حجمها، فإنّ معرفتنا بكيفية صناعتها بقيت محدودة جدا.

و لم تكن المصادر التاريخية الأخرى بأحسن حال من كتب فقه المالكية، غير أنّها تميّزت عنها بإشارتها إلى دور الصناعة المنتشرة على سواحل بلاد الغرب الإسلامي.

أ ـ دور الصناعة و أخشابها

قدّمنا سابقا أنّ كتب فقه المالكية احتوت على ذكر الكثير من المراسي الممتدة على طول السواحل بالغرب الإسلامي، غير أنّها لم تتطرق ـ على حد علمنا ـ إلى ذكر دور الصناعة، التي كانت تعتبر من أهم المنشآت بالموانئ آنذاك[1]. بل إنّ الموانئ هي دور الصناعة أحيانا في آن واحد.

فدور الصناعة، عبارة عن معامل تقام على ساحل بحر أوشاطئ نهر لبناء السفن[2]. و بعبارة أخرى، هي الأماكن المخصّصة بالمراسي لصناعة السفن[3].

و اعتمادا على هذا التعريف، يمكن أن يطرح السؤال التالي: هل كانت صناعة السفن تتطلب إنشاء بنايات خاصّة بها أم إنها كانت تتمّ في فراغات؟

---

[1] ـ بالإضافة إلى الفنادق و المضارب و غيرها. على أننا سنعتمد أسلوب الاختصار في عرض هذا الموضوع، لقلة الشواهد الفقهية.

[2] ـ الرفاعي (أنور)، *الإسلام*، ص 209.

[3] ـ الغدوي (إبراهيم)، *الأساطيل*، ص 147. أشار عز الدين عمر موسى إلى أنّ الموحدين استخدموا المراسي القديمة بطنجة و سبتة و قادس و المرية وغيرها لبناء سفنهم (*الموحدون في الغرب الإسلامي تنظيماتهم ونظمهم*، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1991، ص 266).

إنّه من الصعب بمكان أن تجيب المصادر علي هذا السؤال، لكونها ـ في جلها ـ اكتفت بالإشارة إلى دار الصناعة بالمدينة الفلانية، دون أن تحاول تقديم أيّ جوانب مادية أو تقنية تتعلق بهذه الدار.

لذلك فإنّ خوض مثل هذا الموضوع يعتبر مغامرة، ويحتاج إلى جرأة علمية. ومن بين الذين ملكوا الجرأة لخوضه، الأستاذ **كريستوف بيكار**. فقد رأى أنّ دور الصناعة لا يجب ربطها دائما بوجود بناية خاصة قائمة بذاتها، وإنما كان يتمّ إنشاء السفن دون أن تكون هناك بنايات (دور) للصناعة.

و بناء على ذلك، " **فإنّ الإشارة إلى دور الصناعة لا يغطّي مفهوما دقيقا، سواء على المستوى المؤسساتي أو على المستوى التقني. فعلى المستوى المتوسطي غرب الجزائر كانت سبتة و طنجة وحدهما تتوفران على بناية** [دار صناعة]"[1].

و ما يمكن ملاحظته هنا اقتصار الأستاذ بيكار كريستوف على المغرب الأقصى و الأندلس كمفهوم للغرب الإسلامي[2]. في حين أنّ الأمـر ليس كـذلك.

فلو نظـر إلى موانئ إفـريقية و حللها لوجـد في دور صناعتها بنايات خاصة، و لا سيما فـي تونس و المهـدية.

ففــي تونس، أشارت المصادر إلى أنّ حسان بن النعمان، لما فتح إفريقية و خرّب ميناء قرطاج لم يكد يغادره حتى استرجعه الروم من جديد بفضل أسطولهم، وهـو ما دعاه ـ عندما استرجعه سنة 79هـ/ 698م ـ إلى التفكير في إنشاء دار صناعة بسواحل إفـريقية، و اختار لـذلك تـونس[3].

يقول البكـري في هذا الصدد:" **إنّ الخليفة عبد الملك بن مروان** [65 ـ 86هـ/681 ـ 705م] **كتب إلى حسان بن النعمان أن يبني دار صناعة تونس، تكون قـوة و عـدة للمسلمين إلى آخـر الدهـر**"[4].

---

[1] - **Picard (CH), *La mer et les musulmans d'Occident au moyen âge (VIIIe – XIIIe siècle)*, P. U. F, Paris, 1997, p. 142 – 144. و يذهب بيكار إلى أبعد من هذا ، حيث يـرى أنّ الفنادق لم تكن موجودة إلا في ميناء سبتة، وهو ما يعني أنّ " مكانة التجهيزات في مجموع الموانئ تبقى بسيطة، إن لم تكن منعـدمة" Picard (Ch), op. cit, p 145).**

[2] **ـ كان الأستاذ محمد الشريف محقا عندما لاحظ أنّ كريستوف بيكار عدّ "إفريقية" من بلاد الشرق، و هو أمر خلق اضطرابا في تحليلاته، و خاصة فيما يتعلق بسياسة الامبراطورية الموحدية، التي امتدت لتضم إفريقية، وحتى طرابلس. كما أهمل كثيرا السياسة البحرية للدول الزيرية و الحمادية، وقصر تحليلاته بصفة خاصة على المغرب الأقصى و الأندلس (محمد الشريف، *تاريخ*، ج1، ص 138).**

[3] **ـ الطالبي (محمد)، "دار صناعة تونس"، *الشعب*، (تونس)، عدد 79، 1967، ص 33.**

[4] **ـ البكري، *مسالك*، ج2، ص 693. و قد تم لهذه الدار ما بنيت من أجله، ذلك أنّ الغزوات التي قامت بها أساطيل إفريقية بين سنة 84هـ / 703م وسنة 135 هـ/ 752م، لا تقل عن عشرين غـزوة بحـرية، انطلقت من دار صناعة تونس (محمد الطالبي، "دار صناعـــة"، ص 66).**

على أنّ برنشفيك كان صريحا في الإشارة إلى بناية دار صناعة تونس، عندما قال إنها كانت " **مغطاة مسيّجة في العصر الحفصي، وتستعمل في آن واحد كمصنع للسفن البحرية، و كملجإ لسفن وزوارق الملك**[1]".

و بالنسبة إلى دار صناعة المهدية، فقد صرّح البكري بأنّها كانت تحتوي على بناية مغطاة محصنة. يقول البكري: " **و دار الصناعة بشرقي قصر عبيد الله تسع أكثر من مائتي مركب، و فيها قبوان طويلان كبيران لآلات المراكب، وعددها، لئلا ينالها شمس و لا مطر**[2]".

و يبدو من هذا النص أنّ هذه الدار كان بها طابقان مقببان فسيحان، لخزن الأعتدة و المؤونة[3].

و من الممكن أن يوجد - على الأقل - مثل ذلك المخزن للآلات و العدد، في دور صناعة كل من الموانئ الهامة بإفريقية، مثل صفاقس[4]، وقابس، وطرابلس وبرقة.

أما ميناء سوسة، فقد ذهب الباحثون إلى أنّ الأمير الأغلبي زيادة الله الأول بنى به دار صناعة، سنة 206هـ / 821م[5]. و في أخبار الأسطول الموجه إلى صقلية، كانت المراكب تصنع في البر - و هو المعمول به عموما - ثم تلقى في الماء بعد صناعتها. فقد جاء فيها أنّ زيادة الله لما أمر بإنشاء المراكب للخروج إلى صقلية، ضاقت دار صناعة سوسة بالسفن والعاملين[6]، فاضطروا إلى استخدام مقبرة سوسة، و هدم ما فيها من القبور، " **حيث صنعوا المراكب التي كان يجري إنشاؤها**[7]".

هذا، و نجد عدة دور صناعة على الساحل الشمالي لإفريقية، ومن أهمها، دور صناعة مرسى الخرز و بجاية. فقد ذكر البكري أنّ مرسى الخرز "**كانت تنشأ فيها السفن و المراكب الحربية التي يغزى بها إلى بلاد الروم...**[8]".

---

[1] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 378. تجدر الإشارة إلى أنّ دار صناعة تونس، هي أول دار صناعة بنيت في الإسلام بالغرب الإسلامي كله (أنور الرفاعي، *الإسلام*، ص 209). كما يبدو من كلام برنشفيك أنّ هذه الدار كانت مصنعا ومرسى للسفن في آن واحد.

[2] - البكري، *مسالك*، ج2، ص 683.

[3] - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 54.

[4] - محفوظ (فوزي)، " أسواق صفاقس في العصر الوسيط"، أعمال ندوة "*الحركية الاقتصادية بصفاقس بين الماضي و الحاضر* "، صفاقس، 1992، ص 59.

[5] - الكعاك (عثمان)، *الحضارة*، ص 37؛ الهنتاتي (نجم الدين)، "الرباطات"، ص 56.

[6] - هذه إشارة واضحة إلى أنّ الميناء كان به بنايات خاصة لصناعة السفن.

[7] - زغلول (سعد)، *تاريخ*، ص 214.

[8] - البكري، *مسالك*، ج2، ص 717 - 718. و أشار هادي روجي إدريس إلى وجود دار صناعة في العهد الزيري بمرسى الخرز في العهد الزيري (*الدولة الصنهاجية*، ج2، ص 294).

و كان ميناء بجاية يحتوي على دارين للصناعة، بهما عدة ورشات نشيطة في العهد الحفصي[1].

أما في الأندلس، فقد انتشرت دور الصناعة على سواحلها، و لا سيما في المرية و مالقة و إشبيلية و قادس و دانية و لقنت و شنترين وشلب[2]، و الجزيرة الخضراء[3]، و غيرها.

و كان يوجد على الساحل الأطلسي من لشبونة شمالا إلى نول لمطة جنوبا (بالمغرب الأقصى) عشر دور صناعة، في العهد الموحدي[4].

أما بالنسبة إلى الأنهار بالغرب الإسلامي، فقد أشارت المصادر إلى إقامة دار للصناعة على ضفاف نهر سبو في العهد الموحدي[5].

كما ورد في *المعيار* أنّ رجلا صنع مركبا على ضفة الوادي الكبير(نهر قرطبة) بالأندلس، و جعل يعبر به الوادي[6].

و إذا صح أنّ المصادر المالكية لم تشر إلى دور الصناعة، فإنّها تعرضت إلى أهم مادة لصناعة السفن، و هي الخشب، لكن في إطار شرعي أيضا، وهو أنّه غنيمة، يخمس، في حالة سيطرة المسلمين على مركب " **عدو**" موسوق بالأخشاب.

جاء في *النوادر*:" **و ما قطع من شجر العدو... و أما الخشب لعمل المراكب، فهذا من الغنائم يخمس...**"[7].

يتبيّن من هذا النص أهمية الخشب في المجتمع الإسلامي، بما أنّ الفقهاء عدّوه قسما من أقسام الغنيمة، و هي الأموال[8]. كما يظهر من النص أنّ الروم كانوا يصدّرون الخشب إلى بلاد المسلمين.

و في الواقع كانت توجد في كل من صقلية[9] و سردانية[10]، وغيرها من الجزر الرومية غابات كثيرة حسنة الخشب، تتخذ منها الألواح اللازمة لصناعة

---

1 ـ برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 94، 410.

2 ـ موسى (عز الدين)، *الموحدون*، ص 266؛ مؤنس (حسين)، *أطلس*، ص 292.

3 ـ ابن بطوطة، *رحلة*، ص 667.

4 ـ الشريف (محمد)، *تاريخ*، ص 161.

5 ـ الجزنائي، *جني زهرة الآس*، ص 37؛ التازي (عبد الهادي)، "ميناء فاس"، ص 29 - 30.

6 ـ *المعيار*، ج8، ص 407.

7 ـ *النوادر*، ج3، ص 210.

8 ـ تشتمل الغنيمة على أربعة أقسام، و هي الأسرى، السبي (نساء و أطفال)، والأموال، و الأرضين (الماوردي، *الأحكام السلطانية*، تصحيح محمد عبد القادر، مطبعة الوطن، مصر، 1980، ص 125).

9 ـ تكثر أشجار خشبها في بعض جبالها، مثل الأطمة، وسلسلة جبال الأبنين (عثمان الكعاك، *الحضارة*، ص 107 - 108).

10 ـ يرى بعض الباحثين أنّ المسلمين اهتموا بفتح سردانية قبل صقلية، من أجل الوصول إلى غاباتها الكثيرة، و جودة أخشابها، حتى يضمنوا لأنفسهم خشب أسطولهم، ويحرموا الروم منه (عثمان الكعاك، *الحضارة*، ص 90).

السفن. و أشارت فتوى لعبد الملك بن حبيب القرطبي إلى دخول القوارب إلى جزيرتي مالطة و قوصرة " **لقطع العود**"[1].

كما ذكر الداودي أنّ أهل إفريقية رفضوا المساهمة في قطع العود، لصنع السفن بصقلية، في العهد الفاطمي[2].

هـذا، و كانت البندقية و غيرها من مدن الروم تصدّر الخشب لصناعة السفن، إلى كل من مصر و بلاد الغرب الإسلامي، و لا سيما إفـريقية[3].

على أنّ بعض الأماكن ببلاد الغرب الإسلامي لم تتعدم بها غابات توفر الأخشاب اللازمة لصنع المراكب. فقد كانت غابات الصنوبر بمنطقة القبائل ببجاية توفّر الأخشاب الصالحة لصناعة السفن، إلا أنّ الفوضى الهلالية لم تكن تسمح بجلب الخشب من تلك المنطقة إلى إفريقية. وهو أمر أدّى إلى عجز البحرية الصنهاجية عن صنع قطع جديدة، فلا غرابة حينئذ إذا ما علمنا أنّ بقايا سفينة بجائية، دمّرتها العاصفة، قد استعملت لصنع سفينة بالمهدية، في عهد الحسن[4] (510 - 563هـ/ 1121 - 1167م). غير أنّ الأفارقة تمكنوا من استيراد الخشب من تلك المنطقة في القرن 6هـ/ 12م. و هو أمر كان له تأثيره الإيجابي على البحرية الحفصية[5].

كما تميزّت مناطق الأطلس المغربي (بالمغرب الأقصى)، بغاباتها الكثيفة، مثل غابة بني يازغة والبهاليل، و غابة جاناتة. و قد توجه إلى هذه الأخيرة الأمير المريني أبو عنان، ليباشر قطع الخشب بنفسه، و حتى يظهر للناس قدر ما لذلك من الأهمية[6]. و كانت تلك الغابات تتكوّن على الخصوص من أشجار البلوط والأرز، و الصنوبر، و القنب، الذي يساعد على صناعة حبال السفن على مختلف الأشكال، و غيرها[7].

و توفر دور الصناعة بالموانئ، و بالتالي توفّر الأخشاب بها، قد يثير الفضول إلى معرفة كيفية صناعة السفن، و ما يلزم ذلك من تجهيـزات.

---

[1] - ابن عمر، *أكرية*، ص 48. أشار البكري إلى أنّ جزيرة قوصرة كانت مقطعا للخشب الجيد، و يحمل منها إلى صقلية (البكري، *مسالك*، ج1، ص 488).

[2] ـ الداودي، *كتاب الأموال* (جزء منه)، تحقيق حسن حسني عبد الوهاب وفرحات الدشراوي، نشر في *Etudes d'orientalisme à la mémoire de E. Lévi – Provençal*, Paris, 1962, T. II, p. 417).

[3] - عبد الحليم (أنور)، *الملاحة*، ص 113. و قد أرجع بعض الباحثين، نفاد الجزء الكبير من الزاد الغابي للمغرب الإسلامـي، إلـى تعاقب الحضارات القديمة عليه (سالم المكي، *الاقتصاد*، ص 100).

[4] - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 146. ذكر ابن عذاري أنّ الأمير حسن أنشأ مركبا جديدا من خشب المركب الذي انكسر لصاحب مصر (*البيـان*، ج1، ص 451).

[5] - برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 410.

[6] - التازي (عبد الهادي)، "ميناء فــاس"، ص 29 - 30.

[7] - Vanacker, "Géographie", p. 671. ؛ التازي (عبد الهادي)، "ميناء فـاس"، ص 29 - 30. كان يوجـد سوق كبير في قلب فـاس، يحمل اسم سوق " القنب" (عبد الهادي التازي، نفـس الصفحة).

أجملت المصادر المالكية القول في ذلك بالاكتفاء بالإشارة إلى "**إنشاء الأسطول و المركب أو بنائه**[1]". فلم تهتم بذكر الكيفية التي كانت تتمّ بها عملية الإنشاء أو البناء، ولا بمن كان يقوم بعملية الصنع، وذلك على الرغم من إشارتها في أكثر من مرة، إلى بعض الأدوات التي كانت تتم بها عملية الصنع، كما ألمحت في مرات عديدة إلى حذق الروم بالصناعة بشكل عام، و صناعة الأسلحة بشكل خاص.

فقد علق ابن حبيب في *النوادر* على حديث " **لن أستعين بمشرك**"، بالقول" إنّ هذا خاص في الزحف و الصف و شبهه، فأمّا في هدم حصن أو رمي مجانيق أوصنعة... فلا بأس[2]". " **ابن حبيب: ... و إن كان في العسكر نصارى من خدم وأعوان، و لصنعة مجانيق فلا بأس أن يحذو من الخمس**[3]".

تشير هذه النصوص إلى أهمية اليد العاملة الفنية غير المسلمة في القرون الأولى بالغرب الإسلامي، و التي تبدو أنّها لم تكن متوفرة، ولا سيما عندما يتعلق الأمر بصناعة الأسلحة و السفن.

و تذكر المصادر أنّ المغاربة لما همّوا بالقيام بأول تجربة، في صناعة المراكب بإفريقية، لم يجدوا بها من يفي بالحاجة، مما دفعهم إلى استقدام ألف عائلة قبطية إلى إفريقية للغرض. و اقتصر عمل السكان من البربر على جر الخشب إلى دار الصناعة[4]، و هي إشارة إلى أنّ صناعة السفن كانت تعتمد على السخرة، وتعني تسخير الناس قهرا إلى عمل ما بدون أجرة[5].

و ستستمر عملية التسخير في العهود اللاحقة بإفريقية، ولا سيما في العهود الأغلبي و الفاطمي و الزيري[6].

---

[1] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص 566، ج5، ص 87؛ *المعيار*، ج2، ص 224.

[2] - *النوادر*، ج3، ص35. و هو حديث رواه *مسلم* في الجهاد (*المعجم*، ج3، ص 110).

[3] - *النوادر*، ج3، ص 188. و تجويز الفقهاء إقطاع نصيب من الغنيمة للصناع النصارى، يدل على أهمية الصانع و المصنوع في المجتمع الإسلامي.

[4] - البكري، *مسالك*، ج2، ص 695؛ الغنوي، *الأساطيل*، ص 18؛ الكعاك (عثمان)، *الحضارة*، ص 90. على أنه لم يمض وقت طويل حتى استقل المغاربة بصناعة سفنهم. فكان أهل القيروان على دراية بصناعة السفن (حسن حسني عبد الوهاب، بساط، 37). و حصل تطور تقني في ميدان إنشاء السفن في القرن 5هـ / 11م و لا سيما بالأندلس. جاء في *المعيار*: " ... و كثير من أهل الفضل يروم السبب في إنشاء سفينة و المشاركة في ذلك" (ج8، ص 224). هذا، وكان أهل طريف مهرة في صناعة السفن الحربية (جاك كاني، "المغرب"، ص 139).

[5] - الطالبي (محمد)، "دار"، ص 133.

[6] - سخّر زيادة الله الأول كثيرا من الأفارقة، مع فتيانه من السودان في إنشاء الأسطول الموجه لفتح صقلية (سعد زغلول، *تاريخ*، ص 214)، كما اقتيد قسرا في العهد الفاطمي صاحب أبي إسحاق الجبنياني يحيى بن زكرياء المعروف بابن المزيدي إلى دار الصناعة بالمهدية (هادي روجي إدريس، "مناقب"، ص 51).

و إذا توفرت الأخشاب اللازمة، و الأيدي العاملة بدار الصناعة، لم يبق إلا تركيب هذه الأخشاب بعضها إلى بعض. و هي مهمة " **قد تحتاج إلى صناعة النجارة**[1]".

و يبـدو أنّ المصادر المالكية قسّمت المواد المكوّنة للسفن، إلى مادة أساسية، و هي الخشب، و أخرى ثانوية، عبّرت عنها بـ" **الخارجة عن بناء المركب**"، مثّل " **الصواري و الأرجل و شبه ذلك**[2]".

فكان يتم - على ما يبدو - تجفيف الخشب بعد تقطيعه إلى قطع ألواح بعضها مسطح منحوت، و البعـض الأخـر منقور مزجّج[3].

ثم تركب هـذه الألواح بعضها إلى بعـض بالمسمار. وقد ورد في *النوادر*: " **..كما لا ينزع مسامير السفينة...**[4]". و هي إشارة واضحة ومؤكدة لما يذهب إليه الباحثون من أنّ سفن البحر الأبيض المتوسط، كانت مسمّرة، وذلك على عكس سفن البحـر الأحمر، و المحيـط الهنـدي، ومضيق هرمز.

فقـد كانت سفن هـذه البحار تصنع من أخشاب النخل، و يخاط بعضها إلى بعض بحبال الليف المستخرج من جوز الهند، و يعلّل أصحابها استعمال ذلك، بكثرة الشعاب المعترضة في هذه البحار، و التي يسهل عليها نزع المسامير على خلاف الألياف، التي تتحمّل مدّ وجزر الشعاب أكثر من المسامير[5].

وعند عملية تسمير الألواح، يراعـى تشكيلها على شكل مدبّب الرأس، لكونه أكثر انسيابا في الماء من الشكل المربع. يقول ابن خلدون في هذا الصدد" **إنّ المراكب صنعت على شكل الحوت، و اعتبار سبحه في الماء بقوادمه وكلكله، ليكون ذلك الشكل أعون لها في مصادمة الماء...**[6]".

و بعد الفراغ من تشكيل المراكب على هذه الحالة، يتم طليها بمواد شحمية، تمنع تسرّب الماء إلى داخله. و قد ورد في كتب الفقه أنّ العلماء أجازوا طلي السفن بشحم الميتة[7].

---

[1] - ابن خلدون، *المقدمة*، ص 731.

[2] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 87.

[3] - ورد فـي *النوادر*: " كما لو غصب مركبا مخـربا فأنفق... فـي تزجيجه" (ج10، ص 345 - 346". و معنى تزجيج خشبة منقورة، أي تسوية موضع النقر و نصله و إصلاحه (ابن منظور، *لسان*، ج2، ص 287).

[4] - ورد ذلك في باب " النفل في...العروض و كيف إن استثنى شيئا" (*النوادر*، ج3، ص 238). و تجدر الإشارة إلى أنّ الفينيقيين استعملوا المسمار في ربط أخشاب سفنهم عوضا عن الترصيص (محمد فنطر، "الفينيقيون وقرطاجة صلة بين أصقاع البحر الأبيض المتوسط"، *الكراسات التونسية*، عدد 155 - 156، 1991، ص 13).

[5] - ابن جبير، *رحلة*، ص 47؛ محمد (أحمد عطية)، *أدب البحر*، دار المعارف، القاهرة، 1981، ص 174؛ الإدريسي، *نزهة*، ص 136؛ آدم (متز)، *الحضارة*، ص 361. أي في حالة خياطة السفن تكون أقوى على تلقي الاصطدام بالشعاب المرجانية من السفن المسمارية.

[6] - ابن خلدون، *المقدمة*، ص 731.

[7] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 14؛ وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية بالكويت، *فهرس شرح الزرقاني*، ص 251.

لكن، يبدو أنّ عملية الطلي التي كانت معروفة بالغرب الإسلامي، تعني إكساء الألواح من الخارج بطبقة من القار و الزفت والقطران و الشمع[1]. وبعبارة أخرى، تستعمل هذه المواد في تغليف هيكل السفينة و إعطائه لونا مناسبا[2]. جاء في *النوادر*: " ... **كما لو غصب مركبا مخربا فأنفق في ... زفته**[3]".

و يبدو أنّ ما ورد من الإشارة في المصادر المالكية إلى "**قلفطة السفن**" تعني صيانتها، بسدّ الثغرات التي قد ينجر عن تصدّع الطلي أثناء الجري[4]. فقد سئل أبو سعيد ابن أخي هشام عن ابتلال الطعام ، بسبب تسرّب الماء من السفينة، فأجاب بتحمل صاحب السفينة المسؤولية إن أساء "**قلفطة**" سفينته[5]. وجاء في *النوادر*: "**.... كما لو غصب مركبا مخربا، فأنفق في قلفطته..**[6]".

و بعد سدّ ثغرات الأخشاب بالطلي، يصبح المركب على شكل جسد مكتمل لا روح له. و لنفخ الروح فيه، لا بدّ من الركون إلى قوة بشرية أو قوة طبيعية.

و نعني بالقوة البشرية **المجاذيف**، و هي عبارة عن لوحات، تستعمل في دفع الماء إلى الاتجاه المعاكس على جانبي المركب، لتسييره وتوجيهه[7].

و قد تطلّب توجيه السفن في العهد الإسلامي إلى إيجاد الدفة، وهي خشبة مثلثة الشكل، توضع عند مؤخر السفينة، لتغوص بها في الماء، وتدور على محور، فتحول في يسر اتجاه السفينة يمينا و شمالا، مهما كان حجمها و حمولتها[8].

و يبدو أنّ المصادر المالكية عبّرت عن الدفة " بالأرجل[9]"، لأنّها بمثابة الأرجل للسفينة يصرّف بها[10].

والسفينة قد تكون ذات دفة واحدة، أو ذات دفتين. فالأولى كانت من مميزات سفن المحيط الهندي، و الثانية كانت من خصوصيات سفن البحر

---

[1] - **الإدريسي، *نزهة*، ص 90 - 91؛ إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 248. و القار هو الزفت، وهو مادة سوداء، تستخرج من شجر مر، وتذاب، ثم تطلى بها السفن (ابن منظور، *لسان*، ج2، ص 34 - 35، ج5، ص124).**

[2] - **التليسي، *تاريخ*، ص 183. تجدر الإشارة إلى أنّ سفن البحر الأحمر ومضيق هرمز كانت تطلى بدهن الحوت بدل القار و الزفت (ابن جبير، *رحلة*، ص 47؛ أحمد عطية محمد، *أدب البحر*، ص 174).**

[3] - ***النوادر*، ج10، ص 345 - 346.**

[4] - **يمكن أن نجد هذا المعنى في معجم دوزي عندما قال إنّ من معاني" قلفط" الترميم بالأسمنت (Supplément, T.2, p. 397).**

[5] - ***المعيار*، ج8، ص 308 - 309؛ الهنتاتي (نجم الدين)، "البحر"، ص 65. على أننا لم نقف على معنى كلمة " قلفطة" في *المعجم*، غير أنّ دوزي ذهب إلى أنّ " قلفط" بمعنى " زفت"، أي طلى بالزفت (رينهارت دوزي، *تكملة المعاجم العربية*، تعريب محمد سليم النعيمي، دار الرشيد للنشر، العراق، 1980، ج5، ص 335).**

[6] - **أي صيانته و إصلاحه (*النوادر*، ج10، ص 345 - 346).**

[7] - **قد يكون الجزء السفلي من المجداف مدورا، كما قد يكون المجداف عصا طويلة، و ذلك إذا لم يكن الماء المسبوح فيه عميقا، حيث يصل إلى قاع الماء عند عملية الدفع.**

[8] - **الكعاك (عثمان)، *الحضارة*، ص 91.**

[9] - ***النوادر*، ج10، ص 345 - 346؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 87.**

[10] - **الطيبي (أمين)، "المصطلحات"، ص 346.**

الأبيـض المتوسـط[1]. و قد أشار ابن جبير إلى أنّ المركب الجنوي الذي سافر فيه من عكا إلى مسينة بصقلية، كان له سكانان ثقيلان على جانبي المركب يصرّف بهما[2].

أما القوة الطبيعية التي يحتاج إليها في تسيير السفينة، فهي الرياح بواسطة الأشرعة. يقول ابن خلدون: " **و جعل [أي النجار] للمراكب عوض الحركة الحيوانية، التي للسمك تحريك الريـاح...**"[3].

و **شراع** السفينة أو قلعها، هو ما يرفع فوقها من ثوب لتدخل فيه الريح فيجريها[4].

و يتبيّن من هذا التعريف، أنّ سير السفينة أو رسوّها كان يتوقف على مدّ القلاع أو إرخائها. و نجد لهذا معنى في ***النوادر*** حيث جاء فيه: "**... وإذا طلبوا مركبا للعدو فصاحوا به، أرخ قلعك، فيرخيه، فيأسرونهم ...**"[5].

هـذا، و قد ذكرت القلاع في المصادر المالكية في أماكن عديدة، تشير كلها إلى أنّها آلة من آلات المركب[6].

كما أنّ جميع الفتاوي التي تشير إلى إبطاء السفينة بسبب " **تعذر الريح أو حبسها**[7]"، أو " **المركب لا يبرح إلا بالريح**[8]"، كنايات عن السفن الشراعية، التي لا تجري إلا بهبوب الرياح.

على أنّ القلوع كانت أنواعا، تختلف من بحر إلى آخر. فقد عرفت سفن المحيط الهندي بذات الشراع الواحد المثلث[9]، بينما اختصت سفن البحر الأحمر بالشراع المثلث المتعدد، و التي تسهل المناورة بها، وتحويل مجرى السفينة عند هبوب الريح، في حين كانت سفن البحر الأبيض المتوسط، تستعمل فيها الأشرعة المربعة التي لا تقوى على المناورة بسهولة[10].

---

1 - عبد الحليم (أنور)، *الملاحة*، ص 83؛ الرفاعي (أنور)، *الإسلام*، ص 209.

2 - ابن جبير، *رحلة*، ص 280 - 281. و سُكّان السفينة (بضم السين)،هو دفتها أو رجلها (أمين الطيبي، "المصطلحات"، ص 346).

3 - ابن خلدون، *المقدمة*، ص 731.

4 - ابن منظور، *لسان*، ج8، ص 178. و يجمع قلع على قلاع وقلع و قلوع. ومنه أقلعت السفينة إذا نشر الثوب ليدخله الريح فتجري السفينة(ابن منظور، *لسان*، ج8، ص 282). و تجدر الإشارة إلى أنّ اتخاذ الثوب كشراع، كان من خصوصيات سفن البحر الأبيض المتوسط. أما شراع سفن البحر الأحمر، فكان يتّخذ من خوص الشجر، و هـو أمر أثـار إعجاب ابن جبير الأنـدلسي (ابن جبير، *رحلة*، ص 47).

5 - *النوادر*، ج3، ص 76.

6 - ابن عمر، *أكرية*، ص 51 - 52؛ *النوادر*، ج10، ص 345 - 346؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 659. على أنّنا لم نقف على كلمة "شـراع" فـي المصادر المالكية.

7 - انظر مثلا ابن عمر، *أكرية*، ص 17، 19؛ *النوادر*، ج1، ص420؛ *المعيار*، ج8، ص 64.

8 - *النوادر*، ج1، ص 423.

9 - أدم (متز)، *الحضارة*، ص 361.

10 - عبد الحليم (أنور)، *الملاحة*، ص 84 - 86.

فالشراع المثلث يتميّز على الأشرعة المربعة بقدرته على اختراق الريح، و الإبحار ضدّها. أي تحويل طاقة الريح من حركة في اتجاه واحد، إلى حركة في جميع الاتجاهات، و هو ما يعني إلغاء ارتباط الأسفار بمواسم الريح، فلم يعد هناك إمكانية بأن " **تجـري الريـاح بما لا تشتهي السفن**". وذلك على عكس الأشرعة المربعة التي كانت مقيّدة بالنقل الموسمي المعتمد على موافقة اتجاه الريح[1].

و أول ظهور للشراع المثلث كان في الخليج العربي في القرن 5م. وفي أقل من قرنين من الزمن انتقلت تلك التقنية إلى البحر الأحمر، لتواصل سيرها إلى البحر الأبيض المتوسط، في نهاية القرن 3هـ/ 9م[2].

على أنّ تعليق الأشرعة فوق السفن لم يكن ممكنا إلا بواسطة **الصواري**. والصاري، عمـود ينصب فـي وسط السفينة، لتعليق الأشـرعة به[3].

و قد وردت أخباره في المصادر المالكية في أماكن متعددة. منها أنّ من غصب مركبا مخربا، فأنفق في قلفطته، ثم قبضه رب المـركب، فله أخـذ المركب " **مقلفـطا مصلوحـا**"، " **إلا مثل الصاري والأرجـل...**"[4].

وقد وجّه إلى ابن شبلون السؤال مثله، لكن في هذه المرة لم يغصب المركب، إنما اشتراه مخربا، وأصلحه و سافر به، ثم أراد الإقالة بعد رجوعه، فليس له إلا ما كان خارجا من بناء المركب" **مثل المواجل والصواري والأرجل...**"[5]. وورد في **جامع** البرزلي، أنّ الصواري آلات قائمة في السفينة[6].

يفهم من النص الأخير، أنّ السفينة الواحدة كانت توجد فيها أكثر من صارية[7]. و تعدّد الصواري في سفينة ما، يعني تعدد الأشرعة فيها أيضا.

و قد ذكـر الرحالة ابن جبير، أنّ المركب الجنوي الذي كان يركبه، يحتوي على أكثر من صارية و شراع. وأطلعنا على أسماء بعض منها، مثل **الأردمـون**، و هـو الصـاري دون الصـاري الكبيـر حجما. **ودقـل**، و**القـريّة** وهما الخشبة التـي تـربط الشـرع فيـها[8].

[1] - الشيراوي (يوسف)، *الاتصالات*، ص 29 - 33.

[2] - محمد (عطية أحمد)، *أدب البحر*، ص 15 - 16؛ الشيراوي(يوسف)، *الاتصالات*، ص 33. تجدر الإشارة إلى الألوية التي كانت تعقد فوق السفن، للتمييز بينها و بين غيرها، و لا سيما إذا كانت حربية (*النوادر*، ج3، ص 36 - 37).

[3] - الطيبي (أمين)، "المصطلحات"، ص 346.

[4] - *النوادر*، ج10، ص 345 - 346.

[5] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 87.

[6] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 659.

[7] - لم تكن للسفينة في مضيق هرمز بإيران أكثر من صارية واحدة (أحمد عطية محمد، *أدب البحر*، ص 174).

[8] - ابن جبير، *رحلة*، ص 9 - 10؛ الطيبي (أمين)، "المصطلحات"، ص 339. و بالنسبة لتعريف القرّية انظـر (ابن منظور، *لسان*، ج15، ص 180).

و يضاف إلى آلات المركب، الحبال. قال أبو الفضل محمد بن يحيى: **"في المراكب يهول عليه البحر... و يرمي بعضهم من آلة المركب، مثل الحبال و المراسي و غير ذلك..."**[1].

و قال محمد بن أبي زمنين: " **ما كان من حرف المركب من حبال...**"[2].

و لعل اعتبار الحبال من حرف المركب فيه إشارة إلى كونها تستعمل في عملية رسو السفن، حيث تلقى إلى البر، ليربط هناك، و تجذب بها السفينة إلى البر، و تتوقف[3].

على أنّ ما قدمناه من قلوع و شراع و صواري وحبال، تعتبر تجهيزات للمركب، بالإضافة إلى تجهيزات أخرى، تتعلق بتعميرها بالعاملين عليها من البحارة و الخدم، ووسائل الاهتداء فيها.

فقد وردت في المصادر المالكية إشارات إلى طاقم السفينة سواء كانت حربية أم تجارية. من ذلك:" **و النواتية معهم الأهل والولد...**"[4]." **وليس على خدم المركب تقويم كانوا أحرارا أو عبيدا...**"[5].

" **و أما رقيق السفينة ممن يخدمه...**"[6]. " **... عن ابن القاسم فيمن أكرى من نوتي على قمح بذهب**[7]".

" **قال أشهب في الأجراء في المراكب في الغزو**[8]". " **عن ابن الحكم أنّ الزكاة تصرف ... في سفن الغزو والنواتية**[9]". " **وسئل القاضي أبو القاسم بن ورد عن رايس...**"[10].

" **أبو حفص: إذا اختلف صاحب المركب و التجار...** [11]". " **والنوتي إذا خدم المركب...**"[12]. و غيرها من النصوص.

---

[1] - ابن عمر، *أكرية*، ص 51 - 52.

[2] - ابن عمر، *نفسه*، ص 51 - 52. وانظر مثله في *النوادر*، ج 10، ص 346.

[3] - ابن جبير، *رحلة*، ص 264. أشار الرحالة ماركو بولو إلى أنّ مراسي هرمز ليست حديدية في القرن 7هـ/ 13م، و لكنهم يستخدمون بدلا من ذلك نوعا آخر من أجهزة الرباط الأرضية (أحمد عطية محمد، *أدب البحر*، ص 174).

[4] - *المعيار*، ج1، ص 144.

[5] - *النوادر*، ج7، ص 113.

[6] - *نفسه*، ج7، ص 112.

[7] - *نفسه*، ج7، ص 108.

[8] - *نفسه*، ج7، ص 188.

[9] - البرزلي، *جامع*، ج1، ص 566.

[10] - *المعيار*، ج8، ص 64.

[11] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 559.

[12] - *المعيار*، ج8، ص 300.

و الملاحظ أنّ أغلب هذه النصوص تستعمل كلمة "**النواتية**"، وهي جمع "**نوتي**"، أي الملاح الذي يدبّر السفينة في البحر[1].

فقد كانت كل سفينة تجارية تتركب من نواتية، قد يكونوا أصحاب السفينة أو مكتريها، بالإضافة إلى خدمهم، الذين قد يكونوا أحرارا أوعبيدا. وكذلك من التجار، أصحاب المتاع[2].

أمّا السفن الحربية أو الأسطول، فكانت تتركب من قائد وجنوده، ورئيس و ملاحيه، وأمير بحر.

فالقائد يتولّى إدارة أمر السلاح والحرب و الجنود في المركب[3].

في حين أنّ الرئيس يشرف على الملاحين، و يدير أمر جري السفينة بالريح أو بالمجاديف. و كان يدعى بـ "**الربان**" في البحر الأحمر، و"**المعلم**" في المحيط الهندي، و "**الرايس**" في البحر المتوسط[4].

أما أمير البحر أو "**أمير الماء**"، فكان بمثابة قائد القواد، يشرف على جميع قطع الأسطول. فكان يعلق فانوسا على مركبه لتهتدى به بقية السفن، فتقلع بإقلاعه، وترسو بإرسائه[5]. وكان قواد الأساطيل بالأندلس يعرفون بـ "**صاحب الأشغال**". وكان واحدا من أربعة رجال يعتبرون أكبر رجال الدولة، و هم : الخليفة، وقائد جيش الثغر الأعلى، و قاضي قرطبة، و صاحب الأشغال البحرية[6].

على أنّ ابن خلدون أوضح أنّ رتبة قائد البحر ـ في إفريقية كما في غيرها من الدول المغربية ـ كانت أدنى من رتبة قائد جيش البر[7].

ومن أمراء البحار المشهورين بالغرب الإسلامي الوسيط، نذكر عائلة البيت المشهور في قيادة البحر، **بني ميمون**، الذين تولوا قيادة الأسطول البحري المرابطي، ثم الموحدي[8].

على أنّ هناك وسائل توفرت لدى النواتية و رؤساء السفن يهتدون بها في مراكبهم، و لا سيما في لجج البحر. غير أنّ كتب الفقه لم تشر إلى هذه الوسائل

1 ـ كلمة "النوتي" من كلام أهل الشام. من نات ينوت: إذا تمايل من النعاس، كأنّ النوتي يميل السفينة من جانب إلى جانب (ابن منظور، *لسان*، ج2، ص 101). جاء في *المدونة* :" أريت إن غرقت السفينة من مد النواتية أو من حرفهم فيها... أيضمنون..." (ج11، ص 494).

2 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 24. و سنتوسع في ذكر السفن التجارية لاحقا.

3 ـ يطلق لفظ "القائد" أيضا على ربان السفينة التجارية، كما ورد في *جامع البرزلي* (ج3، ص 656).

4 ـ الرفاعي(أنور)، *الإسلام*، ص 215.

5 ـ الرفاعي(أنور)، *نفسه*، ص 215.

6 ـ مؤنس (حسين)، *تاريخ*، ص 292. و من قواد الأندلس البحرية نذكر عبد الله بن رماحس، و مجاهد الداني العامري و أولاده.

7 ـ ابن خلدون، *المقدمة*، ج2، ص 37.

8 ـ التجاني، *رحلة*، ص 347. و من القواد أيضا، نذكر ابن الخراط وأبا الحسن الشاطبي، و لا سيما أحمد الصقلي الذي وصلت به الشهرة، إلى درجة أنّ صلاح الدين الأيوبي طلب نجدته في صراعه مع الصليبيين في المشرق (التليسي، *تاريخ*، ص 181 - 182).

مباشرة، و إنما ألمحت إلى "**الاستدلال بالآلات**" في أمور شرعية، مثل تحديد اتجاه القبلة بواسطة السمت. و **السمت** هو السير علـى الطـريق بالظن[1].

و نجـد هذا المعنى في *المعيار* بخصوص تحديد القبلة بالنسبة إلى موقع بلاد الأنـدلس: " **... أو اعتبـر بهذا البحـر الشامي، فإنه طاعن في نحو المشرق إلى الإسكندرية، و الطريق لا يفارقه... ولأن السمت عند أهل الآلات، هو أن يقدر أن لو وضع خط مستقيم من مكان الإنسان، لوقع مقابلا للكعبة، و القائلون بطلب السمت من الفقهاء لا يضيّقون هذا التضييق، و إنّما يكفي عندهم المسامتة بالأبصار كما تسامت النجوم...**"[2].

في هذا النـص إشارة واضحة إلى الاهتداء بالنجوم. فقد كان البحارة يسامتون في أسفارهم بـ " **نجم سهيل**[3]" الواقع في الجنوب، حيث لا يفارقه. ومن ثم أطلقوا على هـذا النجم " **النجم الثابت في الجنوب**[4]".

قال الونشريسي: " **إنّ المسافرين يستقبلون مطالع الشمس الجنوبية، والكواكب الجنوبية، في أكثر الطريق، إذا توجّهوا إليها...**[5]".

على أنّ النجوم قد تختفي أحيانا بـ " **مظلمة الليل**[6]"، فيحتاج إلى وسائل أخرى، كانت السفن مجهّزة بها وإن تأخر ظهورها نسبيا، مثل بيت الإبرة، والبوصلة، و الخرائط[7]، و الإسترلاب، و نحوها.

فبيت الإبرة حكّ مستدير الشكل، يستقبل القطب الجنوبي دائما. ومن استقبل الجنوب فقد استدبر الشمال، وصار المغرب عن يمينه، والمشرق عن يساره[8].

و رغم أنّ بيت الإبرة ظهر بالخليج العربي منذ القرن 5هـ/11م، فإنّها لم تصل إلى البحر المتوسط، إلا في منتصف القرن 7 هـ/ 13م[9].

---

1 - و قيل هو السير بالحدس و الظن على غير طريق. أو السير على غير علم ولا أثر، كركوب الماء مثلا (ابن منظور، *لسان*، ج2، ص 46؛ Dozy, (Supplément, T. 1, p. 680).

2 - *المعيار*، ج2، ص 119 - 122. و جاء في مكان آخر أنّ السمت " يفتقر في طلبه إلى نظر و تأمل و صناعة هندسية" (*المعيار*، ج1، ص 120).

3 - *المعيار*، ج1، ص 123.

4 - عرف فيما بعد باسم "غيوم ماجلان" (أحمد عطية، *أدب البحر*، ص 15).

5 - *المعيار*، ج1، ص 121.

6 - *النوادر*، ج13، ص 527.

7 - للمزيد من المعلومات حول أدب الرحلات البحرية، و استخدام آلات الإرشاد لاكتشاف اتجاه الريح و أحوال الأنواء، انظر فرحات الدريسي، *مراجعات مفهومية في الثقافة العربية الإسلامية*، أديكوب للنشر، 1999، ص 172.

8 - المقريزي، *خطط*، ج2، ص 210؛ آدم (متز)، *الحضارة*، ج2، ص 316؛ أنور (عبد الحليم)، *الملاحة*، ص 181 - 207.

9 - Picard (CH), *La mer*, p. 119. و قد عرف بيت الإبرة بالبوصلة فيما بعد (أحمد الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 476). و قبل اختراع البوصلة، استخدم البحارة أيضا الغراب الذي كان يطير ويرشد الملاحين إلى اليابسة (يعقوب جورج، *أثر الشرق*، ص 30).

أمّا **الخارطة**، فهي دفتر مصورّ فيه صورة البحر على جانبيه جميع البلاد، و في وسطه الجزر[1]. و يرجع تاريخ ظهور الخرائط بسفن البحر المتوسط إلى القرن 6هـ/ 12م، حيث وضعها الشريف الإدريسي الصقلي، صاحب كتاب " *نزهة المشتاق*"[2].

و يضاف إلى الخرائط **القمباص**، و هي آلة بها يعرف أنواع الريح وما قطعت السفينة من البحر، وما بقي، بتقدير الأميال[3].

أما **الإسترلاب**، فهو آلة فلكية لمعرفة النقطة التي توجد فيها السفينة في البحر، على مقتضى حساب خطوط الطول و خطوط العرض. فإذا ضبط ذلك عرفت السفينة مكانها، و مقدار بعدها أو قربها من ساحل أو قطر[4]. و يرى كريستوف بيكار، أنّ الغرب الإسلامي لم يعرف استعمال مثل هذه الآلات في الملاحة البحرية قبل القرن 8 هـ/ 14م[5].

إنّ هذا العرض البسيط في صناعة السفن يخص جانبا تقنيا للبحرية المغربية الإسلامية. والنوازل التي تطرّقت للموضوع أتت أخبارها عن ذلك الجانب التقني عفوية، حيث لم تكن تقصدها، و إنما ركزت أساسا في ما يلزم من ذلك الجانب شرعيا في أمور، مثل تخميس الخشب في قسمة الغنائم باعتباره مالا، وتضمين النوتي إياه إذا أفسده، في مقابل سقوط الضمان عن آلات المركب"**الخارجة عنه**"، مثل المواجل والأرجل و الحبال و الصواري والأطراف[6].

و كذلك تحديد القبلة بالسمت، و السفر إلى مكة بالاعتماد على السمت، و" **الكواكب الجنوبية**"، و نحوها. و الحالات القليلة التي تطرقت كتب الفقه فيها إلى بعض الجوانب التقنية لصناعة السفن، ترتبط بالعاملين على المراكب، بحيث يصعب جدا أن نتعرّف على دور الصناعة، و أحوالها و كيفية بناياتها، على الرغم من ورود أخبار في المصادر المالكية عن المراسي، التي - بلا شك - كانت تقع بها دور الصناعة. كما أنّ معرفتنا بكيفية صناعة السفن، من تركيب الأخشاب بعضها إلى بعض بالمسامير، و طليها، و تجهيزها بآلات التسيير (الصواري والقلوع والحبال والأرجل...)، والإرشاد (النجوم والبوصلة والخرائط...) لم تتحسّن، فكيف هي الحال بالنسبة إلى معرفتنا بنوعية السفن المستعملة.

---

[1] - **الشتيوي (أحمد)، *مظاهر*، ص 476.**

[2] - **الدريسي (فرحات)، *مراجعات*، ص 172. ويعتبر ابن ماجد وابن مهري واضعي الخرائط البحرية للبحر الأحمر و المحيط الهادي (عثمان الكعاك، *الحضارة*، ص 92). و قد ذكر المقدسي (ت 375هـ/ 985م) أنّه رأى مع البحارة دفاتر بمراسي البحر وجزائره و هم يتدارسونها، ويعوّلون عليها، ويعملون بما فيها (المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 10 - 11).**

[3] - **و من هذا التعريف نستنتج أنّ القمباص و الخارطة يستعملان معا لضبط موقع السفينة في البحر (أحمد الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 476).**

[4] - **الكعاك، الحضارة، ص 92.**

[5] - **Picard (CH), *La mer*, p. 119.**

[6] - **البرزلي، *جامع*، ج3، ص 87.**

2 ـ أنــواع السفن

يكــاد يتّفق البـاحثون على مدى صعوبة توضيح أنواع السفن المذكورة في المصادر و المراجع، نظرا للافتقار إلى معطيات صريحة واضحة ومتكاملة. كما أنّ كثيرا من المصطلحات الفنية، التي انتشر بعضها على نطاق واسع، كانت تستعمل بصورة متغيرة للغاية. أضف إلى ذلك أنّ التمييز بين السفن الحربية والسفن التجارية، لم يكن دائما دقيقا وواضحا، على الأقل قبل القرن 8هـ/ 14م[1].

و من خلال قراءة تحليلية للمصادر المالكية، يبدو أنّ هذه المصادر تناولت هـذا الموضوع من ثلاث زوايا رئيسية:

- السفن من حيث الاختلاف في النوع، حيث توجد في تلك المصادر أسماء مختلفة للسفن، مثل الجفن و الطريدة و القارب و القرقورة و الشيطي ونحوها. بالإضافة إلى أسماء تقليدية عامة للسفن، تبدو وكأنّها أسماء جنس لها، وهي "**المركب**" و " **السفينة**" و " **اللوح**"[2].

- السفن من حيث الاختلاف في الهيكل والحجم، فتوجد في كتب الفقه نصوص تصف سفنا "**بالكبيرة و العظيمة**"، وأخـرى " **باللطيفة والخفيفة**"، وثالثة يمكن أن نستشف منها أنّها كانت" **ذات طـوابق**".

- السفن من حيث الاختلاف في دين ركابها، حيث تعترضنا في تلك المصادر إشارات عـديدة إلى "**مـراكب المسلمين**" وأخـرى " **للروم**". فهل هذا يعني أنّ المراكب تختلف بين هـؤلاء وأولئك نـوعـا أو حجما؟

غيـر أنّ هــذه التقسيمات للسفن يمكن أن تـدرج كلها تحت غطـاء تقسيم واحـد، وهو النظــر إلى السفن من حيث الأنشطة التي تتعاطاها. وأهمّ تلك الأنشطة **الغــزو و التجـــارة**.

---

[1] - Picard, *La mer*, p. 116. رغم أنّ هذا التاريخ يبدو غير دقيق، لأنّ بعض نصوص هذا القرن تشير إلى استعمال السفن الحربية المعروفة في أغراض تجارية انظر مثلا *المعيار*، ج2، ص 228.

[2] - استعملت كلمتا المركب و السفينة في المصادر المالكية، للدلالة على السفن الحـربية و التجـارية معا، سنشرحها لاحقـا.

أ ـ السفن الحـــربية

وردت في المصادر المالكية إشارات كثيرة وفي أماكن متفرقة إلى غزوات المسلمين البحرية، و لا سيما في " **باب الجهاد**"[1]. كما وردت في تلك المصادر كلمتا " **سفن الغـزو**[2]" و " **المراكب الحربية**"[3]. و ذكرت أيضا أنّ السفينة الحربية "**مركب فيه العدة من المقاتلة و الكثير من السلاح**[4]". وغيرها من النصوص الفقهية التي تثبت تملك المسلمين سفنا حربية، يقاتلون فيها أعداءهم. بل وأطلعتنا تلك النصوص على أسماء بعـض وحدات السفن الحربية، وهي قليلة بالنسبة إلى ما نجده في المصادر الأخرى من أنواع السفن.

و فيما يلي سنحاول التعريف ببعـض وحـدات السفن الحربية المشهورة بالغرب الإسلامــي، بالاعتماد على المصادر - بما فيها المصادر المالكية - والمــراجع المختلفة:

- **السفينة**: ذكر هادي روجي إدريس أنّها أصغر من المركب، و تستعمل في الغزو في البحر[5]. غير أنّ المصادر المالكية اعتبرتها اسما يطلق على المراكب الحربية[6] و التجارية على حد سواء. وبعبارة أخرى،اعتبرت المصادر المالكية لفظة " السفينة" اسم جنس يطلق على الوحدة، وهو ما يفسّر كثرة ورودها في جل الأمثلة، ولا سيما التجـارية. من ذلك مثلا قول مــالك:" **و لا بأس أن يكري سفينته شهرا...**"[7]، " **... و ما حمل على السفن...من متاع إلى بلد...**"[8]، وغيرها من الأمثلة و هــي كثيرة.

- **الشوانــي**: جمع شانية، أو الشيني أو الشونة، وهي مركب حــربي ضخم، تجــري بالأشرعة[9] و المجــاديف. و قد يصل عدد الجذافين فيها إلى 140 جذافا، و تتّسع لمائة و خمسين بحارا. و هــي مزوّدة بأبــراج وقلاع للـدفاع والهجوم، وصهاريج للماء، و أهــراء للقمح[10].

---

1 - انظر مثلا باب الجهاد في كتاب *النوادر*، ج3.

2 - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 566.

3 - *النوادر*، ج3، ص 131.

4 - *نفسه*، ج3، ص 131.

5 - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 146 - 147.

6 - جاء في *النوادر*:" و ركب بعض المسلمين السفن، و فتحوا الحصن أوالقلعة و غنموا..." (ج3، ص 185).

7 - *النوادر*، ج7، ص 40.

8 - *المدونة*، ج11، ص 497.

9 - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 147. على أننا لم نقف على كلمة " الشواني" في المصادر المالكية.

10 - التليسي، *تاريخ*، 178. وذلك لتمكين الجنود من البقاء أطول مدة ممكنة في عـرض البحــار.

على أننا لا نعرف مقدار حجم هـذه السفينة أو مقدار طولها، على الرغم من إشارة الباحثين إلى امتيازها بالطول و الكبر[1]. ويبـدو أنّ هـذا المركب يسمى "شينة" عندما لا يطلى بالقار الأسود. فإن طلي به وكان عليه قلاع بيـض، شابه الغـراب، فسمّي باسمه[2].

- **الأغربة**: جمع غراب، و هي سفن حربية شديدة البأس، لا تختلف عن الشواني في الطول و الحجم و السرعة، بل قد يكون لبعض الأغربة ما يقارب الـ 180 مجدافا[3]. و لعلها سمّيت بهذا الاسم بسبب شكل مقدمة هيكلها، التي كانت على شكل رأس غراب[4].

و يبـدو أنّ صنــاعة الأغـربة بإفريقية عرفت تطورا في القرنين 4 - 5هـ / 10 - 11م، حيث ذكر هادي روجي إدريس أنّ معظم سفن الأسطول الزيري كانت مؤلفة من الأغـربة[5].

و ذكر ابن عذاري أنّ يحيى بن تميم الصنهاجي في سنة 503هـ / 1109م جرّد من أسطوله المتكون من15 غرابا للغزو في بلاد الروم[6].

- **الأجفــان**: جمع جفن، و هي سفينة حربية قلما تشير إليها النصوص. لذلك فإنّ معلوماتنا عنها تبقى محدودة. و من خلال تشبيه قدّمه ابن بطوطة بين مركب ركبه في نهر بالمشرق، و بين أجفان المغرب، يبدو أنّ الأجفان لم تكن كبيرة الحجم كالشواني، وأنّ الجذافين فيها يجذفون جلوسا، و منتشرين في وسط الجفن ومقدمه و مؤخره، غير أنها تكون مسقوفة. بالإضافة إلى ذلك كله كانت تستعمل في الغزو[7]. ونجد معنى لذلك في *المعيار*، حيث ورد فيه أنّ الروم أسروا بعض المسلمين بأجفـانهم[8].

و قد استعمل المسلمون هـذا النوع من السفن منذ فتحهم لجزيرة سردانية، سنة 92هـ/ 711م[9]. غير أنّ أغلب النصوص تشير إلى أنّ أساطيل الروم - و لا سيما في القرنين 5 - 6هـ/ 11 - 12م - كانت تتألف في أكثر الأحيان من الأجفـان.

---

1 - الغدوي، *الأساطيل*، ص 153.

2 - الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 473. على أنّ ابن عذاري ذكر أنّ القائد الفاطمي، خرج في عشرين شينيا للغزو في البحر سنة 310هـ / 922م (ج1، ص 187 - 188). كما ذكر الإدريسي أنّ الشواني كانت من بين السفن التي ترد ميناء تونس، في القرن 6 هـ/ 12م (*نزهة*، ص 81).

3 - عبد الحليم (أنور)، *الملاحة*، ص 83؛ التليسي، *تاريخ*، ص179؛ الغدوي، *الأساطيل*، ص 153.

4 - مؤنس (حسن)، *تاريخ*، ص 82. و يبدو أنّ الفرنجة نقلوا هذا الاسم على شكل (Corbeau)، و هو الغراب باللغة الفرنسية. وفي ذلك دليل علـى تطـور البحـرية الإسلامية.

5 - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 147. على أنّ ابن بطوطة شبّه "العكبري" (سفينة هندية) بأغربة بلاده (المغرب الأقصى)، ولكن العكبري كان أوسع من الغراب (ابن بطوطة، *رحلة*، ص 552).

6 - ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 438. على أننا لم نقف على "غراب" في المصادر المالكية.

7 - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 634.

8 - *المعيار*، ج2، ص 118، ج4، ص 490.

9 - النويري، *نهاية الأرب*، ص 22.

فقد ذكر ابن عذاري أنّ أسطول رجار النرماني الموجه ضد الأمير الزيري الحسن بن علي بن يحيى، سنة 517هـ/ 1123م، كان مؤلفا من 300 أجفان[1]. وهو العدد نفسه من الأجفان التي كان أسطول صاحب صقلية مجهزا بها، في كل من ميناني مسينة و طرابنش[2]. و نحوها من الأمثلة كثيرة.

- **الشلنديات**: جمع شلندي (و هو الصندل)، و هي من المراكب الحربية الكبيرة التي لا تقل أهمية من الشواني و الحراريق، ولكنها تختلف عنها في أنّها مسطحة من أعلى، ليتمكن المقاتلون من قتال أعدائهم من ظهرها، بينما يقوم الجذافون بتجذيفها من أسفل[3].

و قد ذكر هادي روجي إدريس، أنّ الشلنديات كانت من بين قطع الأسطول الموحدي الذي حاصر تونس[4].

- **الحراريق**: أو الحرّاقات: جمع حرّاقة، و هي من صنف المراكب الحربية الكبيرة[5]، تمتاز بالسرعة وبالقدرة على مطاردة سفن العدو الفارة. وقد اختصت في نقل المواد القابلة للاشتعال، كالنار الإغريقية[6] (الأنفاط)، حيث كانت بها فتحات تلقى النار من خلالها على العدو. كما امتازت هذه السفينة بوجود المنجنيقات عليها لقذف العدو[7].

و لئن لم ترد كلمة " **الحراقة**" في المصادر المالكية مباشرة - على حد علمنا -، فإنّ إشارة تلك الكتب إلى استعمال المسلمين **النفط** (النار الإغريقية) و**المنجنيقات** قد توحي إليها.

فقد تساءل يحيى بن يحيى الأندلسي" كيف يصلح لنا أن نقاتلهم في السفن برمي النفط؟"[8]. و قال سحنون:" سألت ابن القاسم عن الحصن يرمى بالنار...

---

1 - ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 445.

2 - على حد قول ابن جبير (*رحلة*، ص 277).

3 - التليسي، *تاريخ*، ص 179؛ الغنوي، *الأساطيل*، ص 154. على أننا لم نقف على هذا النوع من السفن في المصادر المالكية.

4 - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 147. وقد ذكر عبد الهادي التازي أن آثار دور صناعة الشلنديات، التي أقيمت في بداية العهد الموحدي، لا تزال تشاهد للعيان في مدينة سلا، وقصر مصمودة ("الأسطول المغربي"، ص 21).

5 - لكنها أقل حجما من الشينية (حسين مونس، *تاريخ*، ص 82).

6 - هي نار اخترعها مهندس يوناني (اسمه كالينيكوس)، وهي عبارة عن مخلوط كيمياني قابل للانفجار، و يجري قذفه بأنابيب خاصة، فإذا احتك بسفينة العدو اشتعل و احترق. و من خصائص هذه النيران أيضا، أنها تشتعل في الماء. و قد جرى استخدام هذا السلاح ضد الأسطول الإسلامي، الذي كان يحاصر مدينة القسطنطينية. و ظل سر تركيب هذه النيران مكتوما مدة طويلة لما حققته من فائدة، و ما أحرزته من انتصارات بحرية عديدة لدى البزنطيين (السيد الباز العريني، *الدولة البزنطية*، ص 150).

7 - الغنوي، *الأساطيل*، ص 153؛ الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 473.

8 - ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 29. و قد جاء هذا التساؤل عندما كره ابن القاسم تحريق القلاع والحصون أو تدخينها على العدو و معهم النساء والصبيان، في حين أجاز رميهم بالنفط في السفن و معهم النساء والصبيان. وقد علل ذلك بأننا " إن لم نرموهم بالنار في السفن، فإنهم يرموننا، في حين أنهم لا يقدرون على ذلك في الحصون" (ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 29).

ومعهم الصبيان... قال: أما النار فلا أحب ذلك، وليس هو [أي الحصن] مثل المراكب، لأنّ المراكب ذلك هم بدأونا به، وقاتلونا بالنار، فمن ثم جاز لنا أن نقاتلهم بالنار[1]".

و يبدو من خلال هذين النصين أنّ المغاربة وخاصة الأفارقة وأهل الأنـدلس عرفوا استعمال **النفـط** في الغزوات البحرية، على الأقل منذ بدايات القرن 2هـ / 8م. و يعضدّ ذلك ما أثبته التاريخ من أنّ الأسطول الأغلبي الموجّه إلى بلرم بصقلية، سنة 220هـ / 834م، بقيادة إبراهيم ابن أخ زيادة الله الأول، كان يضمّ في صفوفه العديد من الحـراقات[2].

أمّا **المنجنيقات**، فهي جمع منجنيق، وهو آلة الرمي بالحجر، والجنق: حجارة المنجنيق[3]. قال سحنون: " **و سألت ابن القاسم عن الحصن يرمى... بالمنجنيقات، ومعهم الصبيان. قال المنجنيقات فذلك وجه الشأن فيه، وإن كان معهم الصبيان...**[4]".

و يلحق بالحراقـات، **الحرابـي** أو **الحـربيات**: جمع حربية، ترمي بالنفط أيضا، و تمتاز بخفتها و سـرعة حركتها، لكونها أصغر حجما من الحـراقات[5]. واستخدمت بكثرة بالغرب الإسلامي الوسيط، و لا سيما بالأنـدلس[6].

- **البطس**: جمع بطسة، و هي مركب حربي كبير، مكوّن من عدة طوابق[7]، و مزوّد بعدد كبير من القلوع، قد يصل أحيانا إلى 40 قلوعا. ويستخـدم في نقل الأزواد و الميـــرة و الذخـائر و المحـاربين. و قـد يتسع لـ700 راكب عدا الحمـولة[8].

---

[1] - ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 44.

[2] - ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 137؛ الطالبي، *الدولة*، ص 481؛ العريني (السيد الباز)، *الدولة*، ص 287. و هنا يمكن مناقشة هادي روجي إدريس عندما حدّد تاريخ أول إشارة، لاستعمال النفط لدى الأفارقة، بسنة 387هـ/998م، في عهد الأمير الصنهاجـي، بـاديس بن المنصور (*الدولة الصنهاجية*، ج2، ص 147).

[3] - ابن منظور، *لسان*، ج10، ص 37.

[4] - ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 44. وورد مثله في *النوادر* (ج3، ص 66). على أنّ أغلب هـذه المنجنيقات كانت من صناعة النصارى (*النوادر*، ج3، ص 188). هـذا، و لم تقتصر وسائل اقتحام الحصون والقلاع على الرمي بالنار والمنجنيقات فحسب، بل و برمي الماء عليها (أي تغريقهم)، وإن كنا لا نعرف كيف كان يتم ذلك. و كذلك بحرق المراكب للتدخين على الغيران والحصون. ويرى ابن القاسم أن لا بـأس بذلك كله (*النوادر*، ج3، ص 67 - 68).

[5] - عبد الحليم (أنور)، *الملاحة*، ص 111؛ التليسي، *تاريخ*، ص 180؛ إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 147.

[6] - التليسي، *تاريخ*، ص 180. و كانت الحـرابي ترسو بميناء تونس في القرن 6هـ/ 12م (الإدريسي، *نزهة*، ص 81).

[7] - يشغل كل طبقة منها فئة معينة من الجند بأسلحتها (الغنوي، *الأساطيل*، ص 154).

[8] - الرفاعي، *الإسلام*، ص 213؛ عبد الحليم (أنور)، *الملاحة*، ص112؛ التليسي، *تاريخ*، ص 179. لم نقف على كلمة "البطسة" في المصادر المالكية، غير أننا وجدنا فيها إشارات إلى سفن ذوات طوابق (*النوادر*، ج1، ص 251 - 252). و لا نـدري ما إذا كانت تلك النصوص تشير ضمنيا إلى "البطس"؟

و يبدو أنّ البطس مع القراقير و الحمالات كانت تكوّن نوعا من السفن سمّيت بـ "**المسطحات**"[1].

و القراقير و الحمالات سفن حربية كبيرة، كانت مهمتها الأساسية، نقل المؤن و الذخيرة للأسطول.

علىأنّ **الحمالة** انفردت مع **السميريات** بنقل الذخائر لاحقا[2]. إلا أنّ السميريات تمتاز عنها بالنقل في الأنهار[3].

أما **القراقير**، فهي جمع قرقورة، وهي ضرب من السفن العظيمة الطويلة[4]، اقتصر عملها على نقل المؤن للأسطول[5]. وكانت مستعملة لدى المغاربة، و خاصة بتونس[6].

- **البارجة**: مفرد بوارج، و هي سفينة حربية كبيرة هندية الأصل[7]. اهتم المرابطون بصناعتها، و عمّروا بها موانئهم الرئيسية في المغرب و الأندلس، ولا سيما مينائي المرية و قادس بالأندلس[8].

- **الشيطي**: مفرد الشياطي، وهو نوع من المراكب الحربية، مركّب من 80 مجدافا[9].

على أنّ المعلومات الواردة في المصادر حول هذا النوع من السفينة قليلة جدا. و النصوص القليلة التي أشارت إليه، صدرت من كتّاب ينتمون - في جلهم - إلى المغرب الأقصى، مثل الونشريسي في " ***المعيار***[10]"، وابن بطوطة في "***الرحلة***[11]"، و الجزنائي في "***جني زهرة الآس***[12]".

و قد كتب هذا الأخير أنّ الأمير المريني أبا حسن أمر ببناء مركب من نوع شيطي، بدار صناعة نهر سبو، وكان لهذا المركب صاريتان، ويتسع

---

[1] - و لئن كانت الشلنديات من السفن المسطحة، فإنها اختصت في حمل المقاتلة.

[2] - الغدوي، *الأساطيل*، ص 154. علىأنّ كلمة " الحمالة" تسمية أندلسية، وهو " المسطح" عند أهل المشرق (أنور عبد الحليم، *الملاحة*، ص 112؛ الرفاعي، *الإسلام*، ص 211 - 212). و كانت الحمالات ترد ميناء تونس في القرن 6هـ/ 12م (الإدريسي، *نزهة*، ص 81).

[3] - الرفاعي، *الإسلام*، ص 212 - 213. و كانت السميريات معروفة بمصر في نهر النيل، و لا ندري هل عرفها المغاربة كذلك في أنهارهم و بحارهم، بما أنّ النصوص لا تخبرنا بذلك.

[4] - ابن منظور، *لسان*، ج5، ص 90.

[5] - مؤنس (حسين)، *تاريخ*، ص 82.

[6] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 655. هذا، و قد ورد ذكرها في *المعيار* (ج4، ص 490).

[7] - الرفاعي، *الإسلام*، ص 211.

[8] - التازي (عبد الهادي)، *الأسطول*، ص 18.

[9] - عبد الوهاب (حسن حسني)، *ورقات*، ص 79.

[10] - *المعيار*، ج8، ص 371.

[11] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 665. حيث نسب ابن بطوطة شيطيا إلى أهل أصيلا.

[12] - الجزنائي، *جني*، ص 37 - 38.

لحمل 120 محـاربا[1]. و لا ندري ما إذا كـان في هـذه الإشارات كلها دلالة، على أنّ المغرب الأقصى كان معروفا باستعمال هذا النوع من السفن أكثر من غيره من البلدان بالغـرب الإسلامـي.

- **الطـريـدة**[2]: مفرد طـرائد، و هي سفن خفيفة سريعة مخصصة لحمل الخيل، و تتسع الواحدة لحمل أربعين فرسا، و كانت تفتح عادة من الخلف حتى يتيسر للخيل أن يصعد إليها، وينزل منها على اليابسة[3]. ومن البـديهي القول إنّ الخيول تركب مع فوارسها وأسلحتها و مؤنها[4].

و بالإضافة إلى إشــارة *المعيار*[5] المباشرة إلى هذا النوع من السفن، يبـدو أنّ النصوص الفقهية التي تخبر عن ركوب الخيول في السفن، لغاية القتال عليها، كانت إشارات ضمنية (غير مباشرة) إلى الطرائد أو ما في حكمها من السفن[6].

فقد ورد في *المدونة*: " **قلت أريت إن حملوا الخيل معهم في السفن وأدخلوا فلقوا العدو فغنموا...**[7]". و جاء في *النوادر*: " **..وركبوا في السفن وأدخلوا معهم الخيل رجـاء أن يمكنهم النزول بها للقتال...**[8]". و غيرها من الأمثلة.

و ما يمكن ملاحظته، أنّ أغلب هـذه السفن الحربية كانت تستعمل في عمليات التجـارة، و في نطـاق واسع، فهل يعني ذلك أنّ السفن كلها كانت حربية وتجارية في الوقت نفسه؟ فإن كان كذلك فما هو وجه المنفعة في التمييز بينهما في التسمية؟ و إن لم يكن كذلك فما الفرق إذن بين سفينة حـربية وأخـرى تجـارية؟

---

[1] - الجزنائي، *جني*، ص 38؛ التازي، "ميناء فاس"، ص 28 - 30. على أنّ الجزنائي أشار إلى أنّ هـذا الأمير أمر ببناء نوع آخـر من السفن يعرف بالشلير (مفرد شلالير، و يجوز تبديل الشين سينا)، وهو سفينة حربية شبيهة بالحراقة، و تتسع لحمل 60 مقاتلا (الجزنائي، *جني*، ص 37؛ الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 473).

[2] - نـوع من السفن لمطـاردة العـدو (ابن منظور، *لسان*، ج3، ص269).

[3] - التجاني، *رحلة*، ص121.

[4] - عبد الحليم (أنور)، *الملاحـة*، ص 111؛ الرفاعي، *الإسلام*، ص212 - 213. على أنّ هـذه السفن كانت على هيئة البرميل بـدون سطح (حسين مؤنس، *تاريخ*، ص 82).

[5] - *المعيار*، ج2، ص 228.

[6] - نذكـر من ذلك النوع من السفن القوادس (جمع قادس)، و هي سفينة حربية شراعية كبيرة، تتسع لحمل مائة حصان. وكان أسطول الحفصيين الموجه ضد قوات مملكة أرجونة بالأندلس، سنة 832هـ/ 1428م، مؤلفا من 32 قادسا (برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 96 - 97).

[7] - *المدونة*، ج1، ص 392.

[8] - *النوادر*، ج3، ص 184.

ب ـ السفن التجـــــــارية

أثبت التـاريخ أنّ العداء الدائم بين شمال البحر المتوسط وجنوبه، لم يؤثر على التبادل التجاري بين العالمين. و تشهد لذلك كثرة الحديث في المصادر المالكية عن أخبار المبادلات التجارية بين المسلمين و الروم، ولو في أيـام تراجع بحريتهم.

فقد تحدثت تلك المصادر عن العقود المبرمة بين المتعاقدين للسفر إلى بلاد الروم، كما تحدثت أيضا عن الصادرات و الواردات من البضائع، وعن المسائل المتعلقة بشحنها أو تفريغها، بل و عن المشاكل التي كـانت تعترضهم في مراكبهم.

غير أنّ معرفتنا بمراكب سفرهم لم تتحسّن، لأننا لا نعرف نوعيتها و لا مميّزاتها عن المراكب الأخرى من الحربية. ذلك أنّ النصوص الفقهية لا ترتكز على معايير ثابتة في استعمالاتها للمصطلحات الفنية الخاصة بالسفن، فاكتفت بإطلاق مصطلحات عامة، مثل السفينة واللوح و المركب. فهل يعني ذلك أنّ النصوص الفقهية عجزت عن تقديم معيار دقيق، للتمييز بين سفينة حربية وأخرى تجـارية؟

لا يعتقد **كـريستوف بيكـار** بوجود تخصـص واضح بين السفن الحربية والسفن التجارية. و يفترض فرضية تسمح جزئيا بتفسير غياب الصرامة، في مصطلحات المؤلفين العرب التي توحي بوجود نوع من التخصّص في السفن على الأقل قبل القرن 8هـ/ 14م. " **فالسفن المنشأة كانت تستعمل للتجارة كما تستعمل للحرب، و السفن الأكثر خفة، و التي يسهل تحريكها** [كالغربان والشواني] **كانت مفضّلة في عمليات الحرب و القرصنة، وربما كانت الآلات المشحونة على ظهر السفينة، مع السلاح و الجيوش، هي التي تعطي السفينة طابعها الحـــربي**[1]".

و من خلال قراءة تحليلية للمصادر المالكية، يبدو أنّ المعايير التي اعتمدت عليها هذه المصادر، للتمييز بين سفينة تجارية وأخرى حربية، يوافق الفرضية التي قدّمها بيكار في هذا الصدد.

فالسفينة التجارية في كتب الفقه تتميز عن السفينة الحربية، لا من حيث الشكل و لا النوع أو الحجم، و إنّما من حيث الحمولة التي تحملها. فإن كانت السفينة مملوءة " **من التجـارات**" فهي " **على هيئة التجارة**"، و بالتالي فهي سفينة تجارية حتى " **إن وجد فيها** [القليل من] **السلاح، لأنهم يدفعون عن أنفسهم... وحتى إن كان نزولهم بغير موضع تجـارة**[2]".

يحتمل من هـذا النص الذي كتب في القرن 3هـ/ 9م[3] أنه لم تكن هناك سفينة خاصة بالعمليات الحربية، و أخـرى خاصة بالعمليات التجارية، و إلا لما

---

[1] - **Picard, *La mer*, p. 116.**

[2] ـ *النوادر*، 3، ص 131 - 132. أما إذا اجتمع في المركب التجارات و العدة والسلاح و أهل القوة، فهي سفينة حربية (*النوادر*، ج3، ص 126).

[3] ـ فهو يقـابل فتـوى لعبد الملك بن حبيب الأندلسي القرطبي (ت 238هـ/ 852م).

كان الروم الذين ينزلون ساحل المسلمين لغرض التجارة محل شك، ولتجنّبوا الأسر بالركوب في السفن الخاصة بالتجارة، على الأقل لإبداء حسن النية تجاه المسلمين[1].

و يبدو أنّ التمييز بين سفينة تجارية و أخرى حربية ظل غامضا حتى أواخر العصر الوسيط. ذلك أننا نجد في المصادر على اختلاف أنواعها إشارات إلى سفن معروفة بعملياتها الحربية، تستعمل في الوقت نفسه في عمليات التجارة، و العكس كذلك. من أمثلة ذلك نذكر:

- **المركب**: مفرد مراكب، أشار هادي روجي إدريس إلى أنّها **"عبارة عن سفينة تجارية كبيرة**[2]**"**، في حين نجد في المصادر المالكية أنّ المركب استعمل في عمليات تجارية و حربية على حد سواء[3].

ورد في *النوادر* " **قال أشهب في الأجراء في المراكب في الغزو للقذف و لغير ذلك...**[4]".

و جاء في *جامع* البرزلي: " **و يؤخذ منه إذا غزا اليوم في المركب للعدو...**[5]".

كما جاء فيه أيضا:" **و منه السفر في مراكب النصارى للحج والتجارة...**[6]". و غيرها من الأمثلة الكثيرة التي تثبت استعمال " **المركب**" في العمليات التجارية و الحربية.

كما تثبت تلك النصوص أنّ مصطلح " **المركب**" ظل غامضا في استعماله لدى الفقهاء، حتى عصر البرزلي في القرن 9هـ/ 15م[7].

القرقورة: أشرنا سابقا إلى أنها سفينة حربية، إلا أنّ هذا لم يكن دقيقا، حيث ورد في *المعيار* خبر يشير إلى غرق قرقورة لحجاج مغاربة بحوز الإسكندرية

---

[1] - ورد في *النوادر*: " من كتاب ابن المواز: و إذا وجدنا بساحلنا مركبا للروم قد تكسّرت فقالوا نحن تجار، فإن بان صدقهم وإلا فهم أسارى..." (ج3، ص 130). على أنه إذا افترضنا وجود سفن خاصة بالتجارة (رغم عدم قيام دليل على ذلك)، فإن اعتبار حمولة السفن كمعيار للتمييز بين السفينتين، يتم إذن عن مستوى العلاقة بين الروم و المسلمين، و التي كانت مبنية على العداء والخدعة وفقدان الثقة بين الطرفين. فقد يستعمل الرومي - مثل المسلم - سفينة تجارية في عمليات حربية، بهدف المباغتة و الغدر، لأنّ الحرب خدعة.

[2] - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج2، ص 146.

[3] - يحتمل أن يكون الفقهاء لم يدققوا في استعمال اللفظ، بما أنهم اعتبروه اسم جنس يطلق على الوحدة، و هو المعنى نفسه الذي نجده في *لسان العرب* لابن منظور (ج1، ص 431). بل و في المصادر الأخرى (ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 148، 187 - 188).

[4] - *النوادر*، ج3، ص 188.

[5] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 312.

[6] - *المعيار*، ج1، ص 436؛ البرزلي، *جامع*، ج2، ص 46.

[7] - يلحق بالمركب مصطلح " اللوح" غير أننا لم نجد له إشارة في المصادر المالكية، تدل على استعماله في عمليات حربية. " و سئل عمن دفع إلى صاحب لوح دنانير... فعمد إلى اللوح و أشحنه". (*المعيار*، ج9، ص 117). و انظر أيضا ابن عمر، *أكرية*، ص 42، 44. قال تعالى: " و حملناه على ذات ألواح ودسر" (سورة القمر، الآية، 13).

في عام 779هـ/ 1377م[1]. ألا يعني هـذا أنّ القرقورة كانت تستعمل في الغزو ونقل المسافرين والتجارة في آن واحد، و أنّ الوسيلة الوحيدة في التمييز بين كونها حربية أو تجارية هي حمولتها[2]؟.

و يعضد هـذا النص ما ذكره ابن بطوطة. فقد ركب البحر في قرقورة صغيرة لبعض التونسيين، و ساروا حتى نزلوا بجربة[3].

- **الطرائد** بأنواعها: سفن حربية اختصت في حمل الخيول للقتال، غير أننا نجد في المصادر المالكية إشارة واضحة إلى استعمال الطريدة في نقل المغاربة للتجارة إلى بلاد المشرق في القرن 8هـ/ 14م[4]. أليس في هذا إشارة إلى أنّ معنى "**الطريدة**" لم يكن محددا و دقيقا إلى حدّ هذا القرن؟ و أنها استعملت كسفينة حربية و تجـارية على حـد سواء، علىالأقل إلى نهاية القرن 8هـ/14م؟.

كما أنّ هناك نصوصا أخرى تشير إلى نقل الدواب في سفن، قد تكون الطريدة أو إحدى مشتقاتها - مثل القادس - إلى صقلية للتجارة.

ورد في *جامع* البرزلي: " **و سئل المازري عن عقد شركة، مضمنه أنّ ثلاثة اشتركوا على أن أخرج أحدهم عشرة أقفزة تازعت** [نوع من الحبوب]، **وأخرج الآخـران حمارين... و على أن يسافر صاحبا الحمارين إلى صقلية بالجميع...**"[5].

- **الشيطي**: من السفن الحـربية، غير أنه ورد في *المعيار* إشارة إلـى استعماله كسفينة تجـارية، فـي نهاية القرن 8هـ/ 14م. فقـد سئل أبـو سعيد بن لب (ت 782هـ/ 1380م) " **عن مسألة و هي أنّ فلانا اكترى شيطيا بمدينة المنكب بكذا دينارا، على إن سافر المكتري بالشيطي ... ويوسق فيه ذهبا إلى حيث ذكر ما يحتمله من الوسق... إنّ صاحب الشيطي المذكور أكراه منه، ليحمل فيه متاعه من المنكب إلى هنـين** [وهران]"[6].

على أنّ ابن بطوطة أشار إلى ركوبه البحـر من سبتة في شيطي تجـاري لأهل أصيلا (بالمغرب الأقصى)[7].

و في النصين دلالة واضحة على استعمال هذا النوع من السفن في عمليات التجارة - مثل الحرب - بالغرب الإسلامي الوسيط.

---

[1] - *المعيار*، ج4، ص 490 - 491.

[2] - في النص دلالة على صعوبة التمييز بين قرقورة تجارية وأخرى حربية، حتى في القرن 8هـ/ 14م، بما أنّ أحداث النص وقعت في هذا القـرن.

[3] - ابن بطوطة، رحلة، ص 655. على أنّ وصف هذه القرقورة بالصغيرة، يجعلنا نناقش كريستوف بيكار، عندما جعل خفة السفن كمعيار لتمييز السفن الحربية من السفن التجارية (La mer, p. 116)، و يبقى المعيار الوحيد - في نظرنا - هو الحمولة.

[4] - *المعيار*، ج2، ص 228.

[5] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 432. وورد مثله في *المعيار* (ج8، ص 181). هذا، و قد أشار أنور عبد الحليم إلى أنّ الطرائد كانت تستعمل أيضا في التجارة ونقل الناس (*الملاحة*، ص 111، 112).

[6] - *المعيار*، ج8، ص 371.

[7] - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 665.

على أنّ هناك سفن حربية أخرى استعملت أيضا في العمليات التجارية مثل **الجفن**. فقد ذكر ابن بطوطة، أنه اجتاز مضيق جبل طارق من جبل الفتح إلى سبتة في جفن لأهل أصيلا[1].

كما استعملت **الشلنديات** و **الشواني** في نقل البضائع[2].

و إذا كانت تلك السفن و غيرها قد استعملت في العمليات الحربية والتجارية على حد سواء، فإنّ القوارب بأنواعها من زوارق وعشاري قد استعملت في العمليات التجارية و الإسعاف الفوري.

و **القوارب**: جمع قارب، و هو سفينة أقل حجما من السفن الأخرى. استعملت في مجالات عديدة منها:

- للسفر بين الأماكن القريبة. ورد في *جامع* البرزلي " **حكاية عن طاهر المازوري، أنّه ركب قاربا في أناس فيهم الشيخ أبو المنتصر، في بحيرة رادس، جائين من جهة رادس إلى ميناء تونس...**[3]".

- للسفر بين الأماكن البعيدة. حيث ورد في بعض فتاوي المازري، أنّ الأفارقة كانوا يكترون القوارب للتجارة إلى صقلية[4].

- لعمليات الصيد. جاء في *النوادر*: " **... و تحقق عندي** [أي سحنون] **أنّ قوما قبلك** [يعني شجرة بن عيسى]، **اتّخذوا قوارب على شاطئ البحر، يصيدون فيها، و يكرونها للصيد...**[5]".

وقال في *المجموعة*: " **و سئل بعض أصحابنا... قال ليس لهم أن يمنعوا أحدا من ذلك و لا من الاصطياد بشباكه و قواربه...**[6]".

وأشار المقدسي إلى أنّ أهل الأندلس كانوا يصطادون المرجان بقواربهم[7]. كما أنّ سكان مرسى الخرز، كانوا يصطادون المرجان بقواربهم أيضا[8].

- لعبور الأنهار. ذكر ابن بطوطة، أنه ركب نهر النيجير في قارب صغير، منحوت من خشبة واحدة[9].

---

1 - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 672.

2 - النويري، *نهاية الأرب*، ص 258؛ الغدوي، *الأساطيل*، ص 154؛ مؤنس (حسين)، *تاريخ*، ص 82. وتجدر الإشارة إلى "الجلبة"، وهي سفن البحر الأحمر، كانت كلها تجارية، تستعمل في نقل الحجاج (ابن جبير، *رحلة*، ص 47؛ الرفاعي، *الإسلام*، ص 213).

3 - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 308.

4 - *المعيار*، ج8، ص 207، 305. علىأنّ سحنونا كان يمنع التوغل في البحر بالقوارب، لما فيه من التغرير بالنفس، و تعريضها لخطر الغرق (*النوادر*، ج8، ص 244).

5 - *النوادر*، ج8، ص 244.

6 - *نفسه*، ج11، ص 73.

7 - المقدسي، *أحسن التقاسيم*، ص 229.

8 - القزويني، *آثار*، ص 261.

9 - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 429. كما ذكر مثله ليون الإفريقي في القرن 10هـ/16م (نقولا زيادة، "المغرب"، ص 39).

و بما أنّ بعض أنواع القوارب كان منحوتا من خشبة واحدة، فقد كان الفقهاء فيما يبدو يعبّرون عنها أحيانا " **بالخشبة تعبر النهر**[1]".

- لعمليات الإنقاذ. جاء في *لسان العرب* أنّ القارب " **هي السفينة الصغيرة مع أصحاب السفن الكبار البحرية كالجنائب لها، تستخف لحوائجهم**[2]".

و القوارب في هذه الحالة تسمّى بـ "**العشاري**[3]"، وهي نوع من السفن (زوارق للنجاة)، يخلّص بها السفن التي أشرفت على الغرق، أوغرقت، لتخليص من بقي على قيد الحياة[4].

و قد ورد في بعض فتاوي الفقهاء أنّ القارب كان من " **حرف المركب مثل الحبال و الصواري...**[5]"، أو أنّه كان من الأدوات التي توجد في "**جوف السفينة**[6]".

و يبدو أنّ العشاريات تستعمل أيضا للعبور من برّ المرسى إلىالمركب في عرض البحر[7]. غير أنّ هذا الدور كان من اختصاص الزوارق. **فالزوارق**، عبارة عن سفن صغيرة تتحرّك بالمجاديف، وتستعمل في نقل الأشخاص من بر المراسي إلى السفن في عرض البحر[8].

و استعملت الزوارق أيضا في أغراض متفرقة، مثل التنزه[9]، والصيد، بل و نقل الأموات. فقد تمّ نقل جثمان الفقيه المازري من المهدية إلى المنستير، في زورق على طريق البحر، حيث مدفن الصالحين والعلماء والزهاد والنساك والمرابطين[10].

و إذا كان من الصعب التمييز بين سفينة تجارية و أخرى حربية إلا بواسطة الحمولة، فإنّ الأمر لا يزال شائكا لصمت النصوص. فقد اقتصرت

---

1 - *النوادر*، ج11، ص 71. فالخشبة كناية عن القوارب هنا، فهي مجاز مرسل.

2 - ابن منظور، *لسان*، ج1، ص 669.

3 - رأى أحمد الشتيوي أنه يسمّى بهذا الاسم، لأنّ طوله عشرة أذرع (*مظاهر*، ج1، ص 475).

4 - ابن جبير، *رحلة*، ص 294. وقد ذكر ابن جبير أنّ البحر لما هال عليهم بمرسى مسينة الصقلية، هرع البحريون إلى العشاري، لإخراج المهم من رجالهم و نسائهم و أسبابهم (أمتعتهم) إلى البر (ابن جبير، *رحلة*، ص 281)

5 - ابن عمر، *أكرية*، ص 51 -52. على أنّ بعض السفن الكبيرة كانت تحمل أكثر من قارب واحد للإنقاذ، قد تصل إلى أربعة قوارب إنقاذ (عشاريات) (أمين الطيبي، "المصطلحات"، ص 343). وتجدر الإشارة إلى أنّ العشاريات كانت تسيّر بالمجاديف.

6 - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 94.

7 - ابن بطوطة، *رحلة*، ص 633.

8 - الغدوي، *الأساطيل*، ص 154 - 155. و هذا خاص بالمراسي التي لا يمكن الاقتراب من برها بسبب الطين، أو الصخور أو قلة ارتفاع الماء. وقد ذكر ابن جبير أنّ الزوارق المغيثة أنزلتهم من مركبهم، الذي أخذه الهول، إلى بر مرسى مسينة بصقلية (ابن جبير، *رحلة*، ص 281 - 282).

9 - جاء في مناقب الجبنياني أنّ جماعة من أهل صفاقس ركبوا زورقا من قرية الشابة على شاطئ البحر إلى صفاقس، للعب واللهو (هادي روجي إدريس، "مناقب"، ص 80).

10 - عبد الوهاب (حسن حسني)، *الإمام المازري*، ص 95.

المصادر المالكية - في الغالب - على الإشارة إلى سفن مشحونة، دون التطرق إلى كميات الشحن[1]، حتى يتسنى لنا تحديد أحجام السفن التجارية أوهيكلتها. غير أنه ورد في تلك المصادر أنّ السفينة التجارية "**مركب كبير**[2]".

و يشهد لذلك ما ذكره ابن جبير. فالمركب الذي ركبه من عكا إلى صقلية كان كبيرا، و يتسع لزهاء ألفي راكب[3]. و روى المقريزي (ت 845هـ/ 1441م) أنّ إحدى البطس كانت تحمل ألفا و خمسمائة شخص[4].

و ليس غريبا أن تحمل البطسات مثل هذا العدد من الركاب، لأنها كانت مؤلفة من طوابق. ولا ندري هل يمكن أن نستوحي من فتوى منسوبة إلى الإمام مالك أنّ السفن الإسلامية كانت ذوات طوابق. فقد روى علي بن زياد التونسي عن مالك " **في أهل السفينة يصلّي بهم إمام، و بعضهم بين يديه وفوقه و تحته، فإن لم يجدوا بدا فذلك جائز**[5]".

على أنّ من السفن ما يتكوّن هيكلها من طابقين، وهما الجوف والظهر. ولا ندري هل يمكن أن نستوحي ذلك من قول مالك: " **و صلاتهم على ظهر السفينة أفذاذا أحب إليّ من صلاتهم في جماعة منحنية رؤوسهم تحت سقفها** [أي الجوف][6]".

و يمكن أن نتساءل في الإطار نفسه عن الفرق بين السفن المسيحية والسفن الإسلامية؟

فقد وردت في المصادر المالكية ألفاظ توهم بوجود اختلاف بين " **سفينة إسلامية**" و أخرى " **مسيحية**". مثل " **مراكب الإسلام**[7]"، "**مراكب المسلمين**[8]"،

---

[1] - البرزلي، جامع، ج3، ص 649؛ *المعيار*، ج8، ص 300.

[2] - *النوادر*، ج3، ص 131. كما وصف أيضا بـ "المركب العظيم" (*النوادر*، ج3، ص 172 -173).

[3] - ابن جبير، *رحلة*، ص 271 - 272. و يؤيد ذلك ما ينسب إلى الملك الإنكليزي ريتشارد الثاني الملقب بقلب الأسد. فقد قابل سفنا للمسلمين - وهو في طريقه إلى بلاد الشام بحرا، سنة 585هـ/ 1189م - تحمل الواحدة منها 1500 راكبا (**Byrne Eugene, *Genoese shipping in the twelfth and thirteenth centuries*, Cambridge, Massachusetts, 1930, p. 10**).

[4] - مؤنس (حسين)، *تاريخ*، ص 82. أشار سالم المكي إلى أنّ حمولة المراكب كانت تتراوح بين 200 و 600 طن (*الاقتصاد*، ص 48).

[5] - *النوادر*، ج1، ص 251 - 252.

[6] - *المدونة*، ج1، ص 123 - 124؛ *المعيار*، ج1، ص 176. كما أنّ من السفن ما كان يتكوّن من أربع طوابق، و لم نقف على شاهد لها في المصادر المالكية. غير أنّ الرحالة ابن الصباح (ت في أواخر القرن 9هـ/ 15م)، ذكر أنّ المركب الذي انتقل فيه من تونس إلى الإسكندرية، يتكوّن من ثلاثة أظهر و"الممشى" (الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 45 - 46، 475).

[7] - *النوادر*، ج3، ص 184.

[8] - ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 39.

" مراكب النصارى[1]"، " مراكب الروم[2]"، "مراكب العدو[3]"، وغيرها كثيرة ومتفرقة في ثنايا كتب الفقه المالكية.

يبدو من خلال المصادر و المراجع المعنية بالأمر أنّ المسلمين بالغرب الإسلامي استعملوا نفس السفن التي كان يستعملها الروم في الحروب والتجارة[4]، وكان الأختلاف بين المركبين جزئيا، قد لا يتعدّى التجهيزات التي كانت متطورة لدى المسلمين، قبل القرن 6هـ/12م، لترجح الكفة لصالح الروم لاحقا، بفعل التحولات و التطورات التي عرفتها أروبا في بناها الداخلية، ابتداء من القرن 7 هـ/ 13م[5].

فألفاظ **"مراكب المسلمين"**، أو **" مراكب الروم و النصارى"** يبدو أنّها لا تتعدّى الإشارة إلى الملكية، و ليس فيها ما يحمل معنى **"الخصوصية"** أو**"النوع"**[6].

أما بخصوص الفرق بين السفن المستعملة في البحرالمتوسط والمحيط الأطلسي، فقد توصّل كريستوف بيكار إلى نتيجة مفادها " **أنّ سفن البحرين كانت متشابهة**[7]".

على أنّ السفن التجارية سواء كانت مسيحية أم إسلامية تحمل في الغالب أسماء معيّنة. فقد ورد في *البيان*: " **... و إن قال ... سفينتك حتى يعينّها بالتسمية لها...**[8]". و جاء في *جامع* البرزلي: " **و إن كانت السفينة معيّنة تذكر اسمها...**[9]".

و رغم تلك الإشارة من المصادر المالكية، فإنّها خلت - على حد علمنا - من ذكر أسماء السفن، و اكتفت باستعمال ألفاظ عامة غامضة، مثل " **مراكب المسلمين أو مراكب الروم و نحوها**" كما رأينا.

و قد ذكر **قويتين** أنه استطاع أن يجمع ما يقارب 100 من أسماء السفن، التي كانت تجوب مياه البحر المتوسط، في القرن 5هـ/ 11م[10]. فبعض هذه السفن

---

[1] - *النوادر*، ج4، ص 368؛ البرزلي، *جامع*، ج1، ص 594؛ *المعيار*، ج1، ص 436.

[2] - البرزلي، *جامع*، ج2، ص 46.

[3] - *النوادر*، ج3، ص 75.

[4] - ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 434، 451؛ التجاني، *رحلة*، ص34؛ إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج1، ص 341؛ فتحة (محمد)، *النوازل*، ص 311 - 312.

[5] - Picard (ch), *La mer*, p. 117. ؛ كوبر (أ.د)، *جغرافية النقل البحري*، ص 30؛ الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 477؛ برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 97 - 98.

[6] - قد تتميز هذه السفن عن بعضها في المظاهر، مثل الألوية والأشرعة. فبينما كان النرمان - مثلا - يفضّلون الأشرعة و الألوية السوداء (حسين مؤنس، *تاريخ*، ص 288)، كان المغاربة يعقدون الأشرعة و الألوية البيضاء. وقد ورد في *النوادر*، "أنّ أول من عقد اللواء الأبيض معاوية بن أبي سفيان. وكانت الرايات سوداء" (ج3، ص 36 - 37).

[7] - Picard (ch), *La mer*, p. 100.

[8] - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 82.

[9] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 659.

[10] - Goitein, « Document de la Geniza », p. 574 – 575.

كانت حكومية، مثل مركب "**السلطان**"، وهي سفينة تجارية كبيرة لسلطان تونس، وكذلك مركب " **الميمون**"، ومركب "**المبارك**"، ومركب " **القائد**"، نسبة إلى والي صفاقس[1].

أما سفينة " **السيدة الغالية** "، فيبدو أنها تنسب إلى أم العلو، أخت الأمير الزيري المعز بن باديس. فقد كانت قد اشترت سفينة كما يفعل ذلك أفراد العائلة المالكة بمال مهرها[2].

و هناك مراكب تسمّت بأسماء قوادها، وذلك نادر جـدا مثل "**مركب البنزرتي**"[3]. كما تسمّت سفن أخرى بأسماء مالكيها، مثل مركب " **ابن الخـلاص**"، و " **مركب سيف الـدين**" و نحوهما[4]. بل و تسمّت سفن بأسماء أخرى، مثل مركب " **عبيـر**"، و " **عـروس**"، و "**معداد**"، ونحـوها[5].

وانطلاقا مما سبق، يبدو أنّ المصادر المالكية لم تميّز بين سفينة حربية وأخرى تجـارية، من حيث النوع أو الشكل أو الحجم حتى أواخر العصر الوسيط. والمعيار الوحيد في التمييز بين سفينة و أخرى، هو **الحمولة**. فإن كانت مشحونة بالسلاح و المقاتلين، فهي سفينة حربية، وإن كانت مشحونة بالسلع والبضائع أو بالمسافرين، فهي سفينة تجارية، و لا بـأس بحمل قليل من السلاح للـدفـاع عن النفس.

فالسفينة المتوسطية في العصر الوسيط قـد تغدو حربية، وبعد الغنم تروح و هي تتاجر بمغانمها[6]. بل و لعل السفن التي صنعت لهدف التجارة (إن وجدت)، كانت تستعمل في الحرب إذا قامت. كما كانت تستعمل التي صنعت بهدف الحـرب، في عمليات التجارة إذا وضعت الحرب أوزارها.

و إذا كانت الوسيلة الوحيدة للتمييز بين سفينة و أخـرى هي الحمولة، فإنّ معرفتنا بها لم تتحسّن لافتقارنا إلى معلومات دقيقة عنها، فنحن لا نعرف كمية هذه الحمولة و لا وزنها، غير أنّ المصادر المالكية أشارت إلى أنّ السفن التجارية كانت " **كبيرة وعظيمة**"، و" **ذوات طوابق**"، قـد تصل إلـى ثلاثة طـوابق.

---

1 - Goitein, « Document de la Geniza », p. 575. ومعلوم أنّ السلطان هو لفظ السيادة في تونس، فلم يكن باستطاعة سفينة أخرى جوب مياه المتوسط، بسبب الحالة الحربية التي كانت تعيشها البلاد في ذلك القرن (Goitein, « op.cit », p. 575).

2 - Goitein, « op.cit », p. 575.

3 - Goitein, « op.cit », p. 576.

4 - الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 478. كما أشار ابن جبير إلى اسم مركب جنوي " مركـون" (*رحلة*، ص 316 - 317). ولعله تعريب لفظ " Marco " مثل " ألفنش " "Alphonse" (الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 478).

5 - Goitein, « op.cit », p. 576.

6 - Picard (ch), *La mer*, p. 132.

على أنّه لم يكن هناك فرق بين سفن المسلمين و سفن الروم، لا سيما أنّ ذلك قد يتبادر إلى الذهن عند إطلاق الفقهاء ألفاظ " **مراكب المسلمين ومراكب الروم**"، وهي ألفاظ تشير إلى الملكية، و ليست للخصوصية أو النوع.

على أنّ معلوماتنا المحدودة عن السفن و أنواعها ستتوسع بفضل "**علم الأركيولوجية تحت الماء**"، و التي تهتم أساسا بالاستكشافات تحت المائية وحطام السفن، و كذلك بفضل صور السفن على الخزفيات، و على النقوش الأثرية، التي ترجع على الأقل إلى القرن 6هـ/ 12م[1].

هـذا، و رغم أنّ الفقهاء أشاروا إلى أنّ السفن كانت تحمل أسماء معيّنة، فإنّهم لم يتطرّقوا - حسب علمنا - إلى ذكرها، واكتفوا باستعمال ألفاظ عامة، مثل المركب و السفينة و اللوح.

على أنّ تجويز الفقهاء للسفن التجارية حمل كمية محدودة من السلاح، للـدفاع عن النفس، فيه إشارة واضحة إلى أنّ المسالك البحـرية لم تكن آمنة، وهو ما يدفعنا إلى النظـر في **مشـاكل النـقل البحـــــري**.

---

1 - Picard (ch), *Op.cit*, p. 116.

الفصل الثالث: مشاكل النقل البحـــري

المبحث الأول: مشاكل المسـالك البحـرية

لئن كـانت أخـطار المسالك البرية متنوعة، بما أنها تهم فساد الطريق ومشكلة الماء والزاد، وقطع الطريق والسلب والنهب والسرقة...فإنّ مشاكل المسالك البحرية قليلة لا تتجاوز اثنين، ولكنهما أشدّ وطأة من أخطار المسالك البرية، هما هـول البحـر، و القـرصنة[1].

1 ـ هـول البحــــــر

قـد تشمل ظاهرة هول البحر ظلمات البحر و أمواجه. جاء في *المعيار*: "... **و يخوض البحر اللجي المغشي بالأمواج و السحب المدلم المدلهم...**[2]".

لكن الرياح تعد أهمّ عامل لهول البحر، لأنّها تتجاوز العوامل الأخرى وتشملها. فلم تكن لجج البحـر لتضرّ بالسفينة لو توقفت فوق سطح البحر، إن لم تدفعها الرياح حتى تضل الطريق، أو تصطدم بسفينة أخرى. فقد ورد في *المدونة*: " **فقلنا لمالك فالسفينتان تحمل إحداهما على صاحبتها، فتصدمها فتكسرها، فيذهب ما فيها وتغرقها. قال مالك: " ...ذلك أنّ الريح هي التي عملت ذلك، فالـريح تغلب أهل السفينة أن يصرفوها أويعدلوها...**[3]". كما أنّ الأمواج لم تكن لتجتمع و تتحرّك حتى تصبح قوة مدمّرة، تضرّ بالسفينة لولا دفع الريح لها.

فبحسب مقدار هبوب الريح و قوتها يتعاظم حجم الأمواج إلى ما يشبه الأخاديد المتحركة، لتشكّل عوائق مهولة ومخيفة، تؤدّي إلى تغيير خط سير السفينة، و احتمال إصابتها بعطب أو غرق، أو على الأقل إلى تخفيض سرعتها، أو ابتلال جزء من البضاعة أو تلفه، مع ما كـان يترتّب على ذلك من خـلافات بين المسافـرين.

و قـد وصلنا صدى هـذه المسائل في باب الأكـرية، و بصفة أدقّ في الفقرات المخصّصة لكراء السفن من كتب الفقه. كما أنّ الزهاد بدورهم حاولوا معالجة هـذه المسائل، لكن من خلال تصور صوفي يتسّم بالشمولية واللاواقعية[4].

---

[1] ـ هـذا إلى جانب مشكلة قلة المياه العذبة أو الصالحة للشرب داخل السفينة، فقد أثيرت مسائلها في كتب الفقه و الطبقات (انظر مثلا ابن رشد، *البيان*، ج4، ص 167؛ المالكي، ج1، ص 421، ج2، ص 320؛ اللبيدي (أبو القاسم)، "مناقب"، ص 107)، لكن لا يمكن مقـارنتها بمشكلتي القرصنة والـرياح العاصفة، لأنّ شرب مـاء البحر ممكن إن كـان لا بد منه.

[2] ـ *المعيار*، ج6، ص 21.

[3] ـ *المدونة*، ج11، ص 492 - 493. وورد مثله في *النوادر* لكنها أضـافت إلـى الريح عامل " ظلمة الليل" (ج13، ص527).

[4] ـ الهنتاتي (نجم الدين)، " البحر"، ص 55، 62 - 64.

عبّرت كتب الفقه عن هذه الظاهرة بأشكال متعددة، منها " **تجار أصابهم هول في البحر و ارتجاج عظيم**"، أو " **هال البحر عليهم**"، أو " **اشتد البحر**"، أو"**تحرك عليهم الهواء**"، أو " **جاء أمر من السماء**"، أو " **تلف من السماء**"، أو"**أمر من الله**[1]"، و نحوها.

و يبــدو من خلال هذه التعبيرات أنّ الفقهاء أرادوا بكلمة "**الهول**" الرياح العواصف. و الريح ـ كما تقرّر لدى علماء الكيمياء ـ تتكوّن من الحرارة و البرودة.

يقول الشيخ محمد الطاهر ابن عاشور في هذا الصدد: " **و لما كانت الحرارة من طبعها أن تمدّد أجزاء الأشياء، فتتلطف بذلك التمدد كما تقرر في الكمياء، والبرودة بالعكس، فإذا كان هواء في جهة حارة كالصحراء، و هواء في جهة باردة كالمتجمد وقع اختلاف بين الهواءين في الكثافة، فصعد الخفيف وهو الحار إلى الأعلى، و انحدر الكثيف إلى الأسفل، و بصعود الخفيف يترك فراغا يخلفه فيه الكثيف طلبا للموازنة، فتحدث حركة تسمّى ريحا، فإذا كانت الحركة خفيفة لقرب التفاوت بين الهواءين سمّيت الحركة نسيما، و إذا اشتدت الحركة وأسرعت فهي الزوبعة**[2]".

فالريح التي تسير بها السفن نوعان: ريح مواتية، و أخرى عاصفة. قال تعالى: " **هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي البَرِ و البَحْرِ حتى إذا كُنْتُمْ في الفُلْكِ و جَرَيْنَ بِهِمْ بريح طيبةٍ و فَرِحُوا بها جاءَتْها ريحٌ عاصفٌ، وجاءَهمُ المَوْجُ مِنْ كُلِ مَكَانٍ...**[3]".

فالرياح المواتية،هي الرياح الطيبة، وهي الرياح التي يوافق اتجاه هبوبها اتجاه سير السفينة، حيث تكون دافعا لها إلى الأمام. و سرعة المراكب متولّدة من سرعة الرياح الموافقة. فقد قطع ابن جبير المسافة بين جزيرتي الراهب وسردانية، ما يزيد على نيف و خمسمائة ميل، خـــلال يوم و ليلتين[4].

و قـد سخّر الله للسفينة ريـاحا دورية و أخـرى موسمية.

فالرياح الدورية، " **رياح تهب في الصباح إلى جهة، و في المساء إلى جهة في السواحل، تنشأ من إحماء أشعة الشمس في رابعة النهار، الهواء الذي في البر حتى يخف الهواء، فيأتي هواء من جهة البحر، ليخلف ذلك الهواء البري الذي تصاعد، فتحدث ريح رخاء من جهة البحر، و يقع عكس ذلك بعد الغروب. فتأتي ريح من جهة البر إلى البحر، و هذه الريح ينتفع بها الصيادون و التجار، وهي تكون أكثر انتظاما في مواقع منها في مواقع أخـرى**[5]".

---

[1] ـ *المدونة*، ج11، ص 493، 494؛ *النوادر*،ج7، ص 107؛ ابن عمر، *أكرية*، ص 14؛ الهنتاتي (نجم الدين)، " البحر"، ص 55.

[2] ـ ابن عاشور (محمد الطاهر)، *التحرير*، ج2، ص 85.

[3] ـ سورة يونس، الآية، 22.

[4] ـ علق على ذلك ابن جبير بقوله: " و كـان ذلك أمـرا مستغربا" (*رحلة*، ص 318).

[5] ـ ابن عاشور (محمد الطاهر)، *التحـرير*، ج2، ص 80.

و لعل كتب الفقه عبّرت عن الرياح الدورية " **بالسفينة يدخل عليها ريح غير الريح الذي كانوا يجرون بها و أخذهم هول البحر**[1]"، بما أنّها تهب في الصباح إلى جهة، و في المساء إلى جهة أخرى.

أما **الرياح الموسمية**[2]، فهي التي " **تهب إلى جهة واحدة في أشهر من السنة، و إلي عكسها في أشهر أخرى. تحدث من اتجاه حرارة أشعة الشمس على الأماكن الواقعة، بين مدار السرطان و مدار الجدي من الكرة الأرضية، عند انتقال الشمس، من خط الإستواء إلى جهة مدار السرطان و إلى جهة مدار الجدي، فتحدث هاته الريح مرتين في السنة... و تسمّى الريح التجارية**[3]".

على أنّ معرفة المغاربة بمهاب الرياح وأوقاتها يرجع إلى غاية القرن 6هـ/ 12م[4]. وهي معرفة لم يتمّ اكتسابها إلا في أواسط القرن 8هـ/ 14م[5].

و قد يعضّد ذلك ما ورد في ***جامع*** البرزلي من إشارة إلى الاستدلال بالنجوم، و" **مهب الرياح**" في الأسفار البحرية[6].

و رغم أنّ المصادر المالكية لا تدلنا مباشرة على أوقات هبوب الرياح، حتى يتسنى لنا معرفة مواسم الأسفار البحرية، فقد استوحينا من خلالها، أنّ الملاحة بالغرب الإسلامي كانت تخضع لإيقاعات فصلية، حيث يتم تجنب الإبحار بالسلع خلال فصل الشتاء[7]، في مقابل إبرام عقود كراء السفن عموما في الصيف[8].

و في هذا المعنى، فإننا كثيرا ما نصادف في النوازل، أنّ الكراء تم " **في الإبان**"، أو " **ضاق الوقت عن الإبحار**"، أو " **فات إبان الركوب**"، أو " **وقت لا يجب فيه السفر في البحر**"، أو " **هجم عليهم الشتاء**"[9]، و نحوها.

على أنّ اختيار المغاربة فصل الصيف كموسم للسفر إلى الواجهة الشمالية للبحر الأبيض المتوسط ـ مثل صقلية و المدن الإيطالية ـ لم يكن من قبيل الصدفة، وإنّما بفضل هبوب الرياح الجنوبية في هذا الفصل، و التي وجدوا فيها ريحا مواتية، لدفع سفنهم نحو الشمال[10].

---

1 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 23.

2 ـ للمزيد من المعلومات حول الرياح الموسمية انظر ملر أوستن، *علم المناخ*، تعريب محمد متولي، مطبعة لجنة البيان العربي، مصر، 1954، ص 163.

3 ـ ابن عاشور (محمد الطاهر)، *التحرير*، ج2، ص 80.

4 ـ فتحة (محمد)، *النوازل*، ص 312.

5 - Mauny (R), Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes, Lisboa, 1960, p. 44 et suivantes.

6 ـ البرزلي، *جامع*، ج1، ص 274.

7 ـ ورد في *الأكرية*:" و لو انعقد الكراء بينهم في الوقت الذي لا يصلح فيه ركوب البحر في الشتاء و شبهه..."(ص 20).

8 ـ ورد في *جامع* البرزلي:" إن اكتروا السفينة في الصيف فدخل الشتاء، فإنه يفسخ" (ج3، ص 646).

9 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 14، 19؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 646؛ *المعيار*، ج8، ص 299، 300.

10 ـ كانى (جاك)، "المغرب"، ص 142.

كما أنّ سفنهم القادمة من المشرق كانت تنتظر الرياح الشرقية التي توافقها في الاتجاه بحلول فصلي الربيع و الخريف.

يقول الرحالة الأندلسي ابن جبير في هـذا الصدد:" **... إنّ الريح الشرقية لا تهب فيها إلا في فصلي الربيع و الخريف، و السفر لا يكون إلا فيهما، و التجار لا ينزلون إلى عكة بالبضائع إلا في هذين الفصلين، و السفر في فصل الربيع من نصف أبريل، و فيه تتحرك الريح الشرقية و تطول مدتها إلى شهر ماي. و السفر في فصل الخريف من نصف أكتوبر، و فيه تتحرك الريح الشرقية، وهي خلسة من الزمان لا تتجاوز خمسة عشر يوما. وما سوى ذلك من الزمان، فالرياح فيه تختلف، و الريح الغربية أكثرها دواما. فالمسافرون إلى المغرب و إلى صقلية وإلى بلاد الروم ينتظرون هـذه الريح الشرقية فـي هذين الفصلين انتظار وعد صادق**[1]".

يمكن أن نستنتج من النصّ أنّ الرياح الغربية كانت تهب في فصل الشتاء[2]، و هو ما يعني أن أغلب أسفار المغاربة إلى المشرق تتم في هذا الفصل، ولا ندري هل كان لهذا الموسم الملاحي دور في تنشيط الطريق الساحلي إلى المشرق تجنبا للأخطار[3]، في حين أنّ أغلب توغلات المغاربة في البحر، ولا سيما إلى صقلية كانت تتمّ في فصل الصيف، بفضل الرياح الجنوبية[4].

على أنّ المشاكل المرتبطة بالشتاء لم تقتصر على الريح و إنّما همّت الثلوج أيضا. فقد مثلت عائقا كبيرا للنقل البحري، و قد يقتضي تغيير خط سير السفن وإيقاف الملاحة بصفة مؤقتة في بعض المناطق. و من هنا تضطرّ السفن إلى سلوك المسالك الأطول مسافة بدل الأقصر، بسبب أخطار الجليد.

و نجد صدى لهذا في *النوادر*." **و إن كان بين الحصن وبين دار الإسلام ما لا يقصر فيه من بلد الحرب، ثم رجعوا فحصرهم الثلج في آخر بلد الحرب، فأقاموا باقي سنتهم حتى انكشف...**[5]".

أمّا النوع الثاني من الريح و التي تسير بها السفن، فهي **الريح العاصفة** (أو ريح الهول) أو الريح المخالفة، لكونها تسير في الاتجاه المعاكس (المخالف) للسفينة، فتغيّر وجهتها إلى حيث تريد، و من هنا يحدث هول البحر. قال الشاعر أبو الطيب المتنبي:

---

[1] - ابن جبير، *رحلة*، ص 283.

[2] - ابن جبير، *رحلة*، ص 284؛ كانى (جاك)، "المغرب"، ص142.

[3] - وردت في المصادر المالكية أنّ المغاربة كانت لهم ضربتان في الكراء: ضربة في الشتاء، و ضربة في الصيف (*النوادر*، ج7، ص 43؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، 109). و تجدر الإشارة إلى أنّ ميناء مالقة بالأندلس كان موئلا للسفن التي كانت تنتظر هبوب الرياح المناسبة (نقولا زيادة، "التجارة"، ص 76).

[4] - يلاحظ أنّ أغلب الفتاوي التي تشير إلى الشتاء كعائق للسفر كانت رحلاتها تخصّ " قطع البحر" إلى الجزر أو المدن الإيطالية (انظر مثلا، *المعيار*، ج8، ص 299؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 646)، ونحوها.

[5] - *النوادر*، ج3، ص 295.

ما كل ما يتمنى المرء يدركه   تجري الرياح بما لا تشتهي السفن[1]

و إذا اشتدّ هبوب هذه الريح و أكثر من اضطراب البحـــر سميت نـوءا[2].

فقد ورد في المصادر المالكية، أنّ من مساوئ هذا الريح، ردّ السفينة إلى حيث أقلعت، أو إلى مكان قد تكون أبعد أو أقرب من المقصد.

جاء في *النوادر*:" و **قال في الذي لا يخرج إلا بالريح: إن قلّد فردّته الريح إلى موضع قلّد منه أو غيره..**[3]".

وورد فيه أيضا: " **و سئل أصبغ في الذين يكترون السفن إلى بلدهم، فتردهم الريح بعد شهر أو أكثر إلى موضع ركبوا منه، و كيف إن كانوا لم يزالوا ملجّجين، أو بلغوا قرية ثم قلّدوا منها أو جازوا بها...**[4]".

وورد في *المعيار*:" **...لكن البحر كثير التقلب، و كثيرا ما يجـري فيه العدول عن الطريق إلى موضـع...**[5]".

كما أنّ من مساوئ الريح العاصفة، التفريق بين الغزاة. و من هنا طرحت على الفقهاء مسألة من تخلف عن الغزو بسبب الريح. فقد روى ابن القاسم عن مـالك:" **في المراكب تفصل إلى أرض العدو ثم يرد بعضها الريح إلى أرض الإسلام، و لم يرجع أهلها من قبل أنفسهم، فإنّ لهم سهمانهم مع أصحابهم الذين وصلوا إلى أرض العدو و غنموا...**[6]".

وقال أشهب:" **في المراكب يمنعه الريح أن يلحق بأصحابه، أنّ لأهله سهامهم، و هـذا أصحّ و هو قـول مـالك...**[7]".

و قال عبد الملك:"**وإن فرّقت المراكب الريح، وحالت بينهم الظلمة، أوعرض لهم غير ذلك حتى غنم بعضهم و لم يغنم الباقون، فكل رجوع كـان بأمر غالب فهو كمن لم يرجع، كالسرايا يغنم بعضها دون بعض...**[8]". و نحوها من الأمثلة الكثيرة و الواردة في هـذا الصدد.

على أنّ ركود الريح لا يقل مساوئها عن هبوبها. لأنّ في ذلك فوات للأسواق، و تأجيل للأسفار الذي قد يؤدّي أحيانا إلى فسخ العقود المبرمة في "الإبـان".

---

[1] - التجاني، *رحلة*، ص 72.

[2] - ورد صداها في *المعيار*، ج6، ص 306. وورد في *الأكرية* أيضا، أنه لا يجب السفر عند ارتجاج البحـر (ص 14).

[3] - *النوادر*، ج1، ص 423.

[4] - *النوادر*، ج7، ص 109. وورد مثله في *الأكرية* (ص 22)، و*البيان* لابن رشد (ج9، ص 147).

[5] - *المعيار*، ج8، ص 304.

[6] - *النوادر*، ج3، ص 169.

[7] - *نفسه*، ج3، ص 163.

[8] - *نفسه*، ج3، ص 169.

و قد عبّرت كتب المصادر المالكية عن ذلك" **بإبطاء الريح أو حبسها أوتعذرها**". فقد قيل لمالك:" **إنّ مسير السفينة بالريح... ربما أبطأت في المنزل العشرة الأيام، لتعذر الريح، قال: إن كان في ذلك تخليف فلا خير فيه...**[1]".

و من كتاب محمد، قال مالك:" **وإن اكتروا سفينة مسيرة ثلاثة أيام، فحبستهم الريح عشرين يوما، فأرادوا الفسخ والمحاسبة، فليس ذلك لهم و لا ذلك للنوتي، إن طلب ذلك منهم**[2]".

وسئل القاضي أبو القاسم بن ورد عن "رايس اكترى، **على حمل مائة شاة لميورقة، فأبطأه الريح حتى وضعت...**[3]". و غيرها من الأمثلة.

و يتّضح مما سبق، أنّ الفقهاء نظروا إلى الريح كقوة طبيعية غالبة، تسيطرعلى السفينة و تقلبها كيفما تشاء. فالسفينة" **لا يذعرها من عليها و لا يذعرها شيء، ولكن الريح تغلب عليها**[4]".

أمّا الزهاد، فقد عالجوا أهوال البحر من منظور مغاير للفقهاء، هارب من الواقع المعاش، يعتمد على الطريقة الصوفية. و اعتمادا على الآية التالية" **و الفُلْكُ التِي تجْرِي فِي البَحْرِ بِأمْرِه**[5]"، يتصرّف الله في مصير المراكب في البحر. و حتى لا تغرق السفن، وجب على راكبيها استرضاء الله، مثلا بقراءة بعض السور[6].

فقد روى محمد بن بسطام بن رجاء الضبي (ت 313هـ/925م)، المتعبد بمدينة سوسة" **أنّ من قرأ سورة لقمان أمن الغرق بإذن الله**[7]".

و لبلوغ نفس الهدف، حفظ الزهاد أدعية وأحزابا يقرأها راكب البحر، نذكر من أشهرها **حزب البحر** المنسوب إلى أبي الحسن الشاذلي (ت 656هـ/ 1258م).

و نجد لهذا صدى في ***جامع*** البرزلي إذ ورد فيه:"**... فتتبّع الشيخ القطب العارف الصالح أبا الحسن علي الشاذلي في الحزب الكبير وحزب البحر...**[8]".

فحزب البحر دعاء منسوب إلى الشيخ أبي الحسن الشاذلي يذكره المسافر إثر ركوبه البحر اتقاء لشرّه.

ومن جملة ماجاء فيه: "**... و سخّر لنا هذا البحر، كما سخّرت البحر لموسى عليه السلام وسخّرت النار لإبراهيم عليه السلام... وهب لنا ريحا طيبة كما هي في عملك ، و انشرها علينا من خزائن رحمتك... واطمس على**

---

[1] - ابن عمر، *أكرية*، ص 17.
[2] - *النوادر*، ج7، ص 110.
[3] - *المعيار*، ج8، ص 64.
[4] - *المدونة* ، ج11، ص 495.
[5] - سورة الحج، الآية 65.
[6] - نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، " البحر"، ص 62.
[7] - المالكي، *رياض*، ج2، ص 181.
[8] - البرزلي، *جامع*، ج 6، ص 204.

وجـوه أعـدائنا، و امسخهم علـى مكـانتهم، فـلا يستطيعون المضي والمجـيء إلينا..."[1].

فالـرياح و القـرصنة هما الشغل الشاغل بالنسبة إلى راكب البحر آنـذاك[2].

على أنّ طريقة مجابهة أهوال البحر بالأدعية، قد لا تقتصر على الزهاد فحسب، بل و الفقهاء أيضا. و لعل مستندهم فـي ذلك الآية التالية "**... وجاءهُمُ المَوْجُ مِنْ كُلِ مكانٍ و ظَنُّوا أنّهُمْ أحيطَ بِهِمْ، دعَوُا اللهَ مُخْلِصِينَ لهُ الدِينَ لئِنْ أنْجَيْتنا مِنْ هذِهِ لنكُونَنَ مِنَ الشاكِرِينَ**"[3].

و قد ذكر الفقيه المغربي الفاسي ابن الحاج (ت 737هـ/ 1336م) أنه ينبغي أن يقـول المـرء عند ركـوبه البحـر:" **بِسْمِ اللهِ مَجْـراها ومُرساها إنّ ربِّـي لغفـورٌ رحيمٌ**"، ثم يقـول:" **و مـا قدَروا اللهَ حق قـدْرِه والأرْضُ جميعًا قبْضتُه يـومَ القِيامــةِ**"، **فقـد ورد أنّ من قـالها حين ركـوبه السفينة أمِـنَ مِنَ الغـرَقِ**[4]".

و من الطرق الأخرى التي واجه بها الزهاد أهوال البحر، الاستسلام للقدر. فعندما طلب ركاب السفينة ـ وهم فـي طـريق العودة من الحـج ـ من إسماعيل بن ربـاح الجزري، أن يدعـو الله إثـر" **تحرّك الهواء** " عليهم، قـال لهم:" **قد قضيتم حجكم فما الذي تريدون؟** "، **وأخذ مصحفا فجعله في عنقه، ثم غطّى رأسه بكسائه، ثم غرقت بهم المركب**[5]".

طريقة أخرى لمواجهة العواصف في البحر، لها ارتباط بأحد أشهر زهاد مدينة تونس، و هو محرز بن خلف (ت 431هـ/ 1022م)، فقد ورد في مناقبه أنه كان رجلا صالحا من الزهاد، مستجاب الدعوة، وكـان كل من يمر على قبـره، يأخذ من تـرابه شيئا، فإذا ركبوا البحـر وهـاج البحـر، وعصفت الرياح، وكثر الموج، أخرجوا من تراب قبره شيئا، و ألقوه في البحر ودعوا الله، فتسكن البحر، وتزول الرياح، ويسهل عليهم السفر[6].

و يزيدنا أبو حامد الأندلسي الغرناطي (ت 565هـ/ 1169م) في هـذا الشأن توضيحا، حيث ذكر أنّ متاع أحد التجار سقط في البحر و فيه شيء من ذلك

---

1 ـ ابن بطوطة، *رحلة*، ص 26.

2 ـ نقلا عن نجم الدين الهنتاتي ("البحـر و شؤونه"، ص 62 - 63).

3 ـ سورة يونس، الآيـة 22.

4 ـ ابن الحاج (محمد بن العبدري)، *المدخل*، دار الفكر، د.ت، ص 50 - 51.

5 ـ المالكي، *رياض*، ج1، ص 334.

6 ـ مناقب ابن خلف و أبي إسحاق الجبنياني، ص160. على أنّ عملية رمي التراب في البحر كانت تصاحبها النذور. و قد عايش ابن بطوطة مثل هذه الوضعية في إحدى رحلاته، فعندما هاج البحر نذر التجار الصدقات الكثيرة، فكتبها " لهم في زمام" بخطه، لذلك " سكنت الريح بعض سكون" (ابن بطوطة، *رحلة*، ص 646). و بفضل ظاهرة النذر نمت أحباس بعض الزوايا، انظر مقالة نجم الدين الهنتاتي " الأحباس".

التراب، و السفينة تجري بسرعة " كالطائر"، فوجدوه بعد ذلك " ملفوفا على رجل السفينة"، فقال الناس:" هذا ببركة تراب قبر الزاهد محرز رحمه الله[1]".

وانطلاقا من هذا، نستنتج أنّ الحلول التي قدّمها الزهاد لمواجهة هول البحر، لا تختلف كثيرا عن الطريقة التي واجهوا بها مسائل أخرى، تتعلق بشؤون البحر مثل ظواهر صيد الأسماك[2]، و قلة المياه الصالحة للشراب في البحر[3] وغيرها. فهي في جلها تدور في فلك الفكر الصوفي " الشعبي" الذي هرب تماما من الواقع.

---

[1] - الأندلسي (أبو حامد)، *تحفة الألباب و نخبة الإعجاب*، تحقيق إسماعيل العربي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1989، ص 143. نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، " البحر"، ص 63. و هناك حادثة مماثلة تتعلق بالشيخ أحمد التجاني في القرن 12هـ/ 18م. فقد ركب أحد طلبة التجانيين البحر، و كان من قدرة الله أن تكسّرت السفينة، فغرق من فيها، و بقي هو و سبعة آخرون تحملهم بعض ألواح السفينة..وجلسوا ينتظرون الموت...فبينما هو يفكّر إذ ألقى الله بباله وصية شيخه محمد المشري (أحد تلامذة أحمد التجاني المقدمين)، فاستغاث بالشيخ أحمد التجاني، فإذا بسفينة قد ظهرت لهم و حملهم حتى أوصلهم إلى الأمن (محمد بن عبد الله بن حسنين، الفتح الرباني فيما يحتاج إليه المريد التجاني، المكتبة الثقافية، بيروت، لبنان، د.ت، ص 62). و إلى اليوم لا زال الناس يستغيثون بالشيخ أحمد التجاني برا وبحرا و لا سيما بشمال إفريقيا (المغرب الأقصى، الجزائر، و تونس) و غرب إفريقيا (و بالتحديد جمهوريات مالي و السنغال و نيجيريا).

[2] - كان الزهاد يصيدون الأسماك بكرامات تمثلت في الصيد باليد، أوالاختيار من الأسماك وهي في الماء بكل سهولة (نجم الدين الهنتاتي، "البحر"، ص 62).

[3] - عالج الزهاد مشكلة العطش في البحر بكرامات، تمثلت في تحويل الماء المالح إلى ماء عذب صالح للشراب (المالكي، *رياض*، ج2، ص 342).

ب - نمـــــاذج من هول البحــــر

نعـرض هنا بإيجـاز بعـض الأمثلة والوقائع التي وردت أخبارها في المصادر المالكية أو في كتب أخـرى، تخبـر عن هول البحـــر بالغـرب الإسلامـــي الوسيــط.

- فمن *المجموعة* ونحوه في كتاب ابن المواز و*العتبية* سئل مالك "**عن مراكب ثلاثة، أصابهم ريح، فربط أحدهم مركبه إلى صخرة، ثم ربط إليها أصحاب الثاني، ثم حطّ أهل الثالث قلعه ليربطوا مركبهم إلى أحد المركبين فأبى أهلها، وخافوا الغرق، ثم احتسب صاحب أحدهما فربطه له، فجرّه المركب الثالث، حتى كادوا أن يغرقوا، فلما خافوا، سرّحوا المركب الثالث فهلك بما عليه، فلا شيء على الذين سرّحوه، لأنهم خافوا الهلاك**[1]".

يعرّفنا هـذا النص بوسيلة من وسائل مقارعة أهوال البحر، وهـي الالتجـاء إلى ربط السفينة بصخرة من صخور البحر، حتى لا تلطمها الأمواج وتسوقها إلى حيث شاءت فتغرق، و في أحسن الأحوال تضل الطريق.

كما يوقفنا هـذا النص على مدى التضامن و التكافل بين أربـاب السفن عند هـول البحـر، حتى إن أدّى الأمـر إلى أن يخاطر أحدهم بحياته، فيدفعها ثمنا لـذلك.

- عندما عيّن زيادة الله الأول (202- 224هـ/ 817 - 838م) ابن أخيه إبراهيم بن عبد الله واليا على صقلية، سار إليها بأسطول كبير، إلا أنّ جانبا من هذا الأسطول غرق في البحر بفعل العواصف.

- سئل محمد بن عبدوس (ت 260هـ/ 873م) عن " **قوم اكتروا مركبا من الإسكندرية إلى طرابلس، فزادت بهم الريح إلى سوسة، ومع المتاع ربه أو وكيله و هو من أهل طرابلس أو غيرها فذلك سواء**"، هل يطالب صاحب الشحنة بالكراء لزيادة المسافة؟ و هل ينظر إلى غلاء المتاع بسوسة أو رخصـه؟[2]

في سنة 366هـ/976م خرج أسطول من المهدية للأمير الزيري أبو الفتوح، فتعذرت الريح عليه، فأقاموا حتى فرغت أزوادهم في البحر، فهرب جميع من فيه من النواتية و البحرية، و صاروا إلى البر، و نهبوا ما في المراكب من عدة و سلاح، و هربوا إلى كل ناحية[3].

- سئل أبو سعيد بن أخي هشام (ت 371هـ/981م) "**عن قوم اكتروا سفينة من صقلية إلى سوسة فوقعت بتونس، و غلبت عليهم الريح، وجاءهم من الهول ودوامه ما منعهم من الركوب، و تلك السلعة فـي الموضع الـذي نـزلوا به أكثـر من سوسة، التي اكتـروا إليها أوأقل أوفيها خسـارة**[4]".

---

1 - *النوادر*، ج13، ص 529؛ ابن رشد، *البيان*، ج15، ص 447.

2 - ابن عمر، *أكرية*، ص25؛ *النوادر*، ج7، ص 110.

3 - ابن عذاري، *البيان*، ج1، ص 327؛ إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج1، ص 162.

4 - ابن عمر، *أكرية*، ص 25 - 26؛ *المعيار*، ج8، ص 310.

- سئل أبو محمد ابن أبي زيد عن" قوم شحنوا في سفينة متاعا لهم بكراء معلوم من جزيرة صقلية إلى المهدية، فجرت السفينة حتى أرسوا بقليبية من بر إفريقية، ثم إنها جرت من تلك الموضع تريد المهدية، فدخل عليها ريح غير الريح الذي كانوا يجرون بها و أخذهم هول البحر، فرموا من حمل السفينة، ورجعوا إلى جزيرة صقلية مغلوبين يفزعوا بها[1]".

- و سئل أيضا " عن مركب مرسى بالمهدية فأخذه هول، فنقر بقاعه قاع البحر، فخيف عليه أن يهلك من ذلك، فرمى منه التجار بعض ما فيه ليخفّ ولا يصل إلى قاع البحر، فذهب الهول و خلص المركب[2]".

- سئل عبد الخالق بن شبلون (ت 390هـ/ 999م)" عمّن اكترى مركبا من صقلية إلى سوسة فرمتهم الريح بناحية، فدوّر إليها صاحب المركب، ونزلوا بها، فأدّوا مغرما أكثر من المتعارف...[3]".

- و سئل أيضا " عمّن أكرى مركبا من صقلية إلى الأندلس في الإبان، فردتهم الريح إلى برقة و قد ضاق الوقت...[4]".

- روى أكثر من مصدر أنّ المراكب كانت إذا وردت ميناء طرابلس عرضت لها دائما " الريح البحرية"، فيشتدّ الموج لانكشافه، ويصعب الإرساء،"فيبادر أهل البلد بقواربهم و مراسيهم و حبالهم متطوعين، فيقيّد المركب و يرسى به في أسرع وقت بغير كلفة لأحد ولا غرامة حبة، ولا جزاء بمثقال[5]".

- أرسل المعز بن باديس أسطولا كبيرا سنة 417هـ/ 1026م لنجدة والي صقلية الأكحل ضد الروم، فسار حتى إذا قرب من جزيرة قوصرة، خرجت عليهم ريح شديدة، و نوء عظيم فغرق أكثرهم، و لم ينج إلا اليسير[6].

- ذكر البكري أنّ ساحل أغمات المطل على المحيط الأطلسي "تنزل فيه السفن من جميع البلاد، و لا تخرج منه صادرة إلا في زمان الأمطار، و تكدّر الهواء و اغبرار الجو، فحينئذ تصدق لهم الرياح البرية، فإن تمادى ذلك لهم

---

[1] - ابن عمر، *أكرية*، ص 23 - 24.

[2] - ابن عمر، *نفسه*، ص 36؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 657؛ *المعيار*، ج8، ص 306.

[3] - *المعيار*، ج8، ص 299 - 300.

[4] - *نفسه*، ج8، ص 299؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 646.

[5] - ابن حوقل، *صورة*، ص 72؛ البكري، *مسالك*، ج2، ص 653. على أنّ عمق الماء عند ميناء طرابلس لم يكن كافيا لحمل مراكب (متز أدم، *الحضارة*، ص 367)، و قد ورد في المصادر المالكية خبر كراء سفينة إلى الإسكندرية "حتى إذا بلغ بعض الطريق وقف المركب من قلة الماء" (*أكرية* ص 21)، وفي بعض الروايات:" ...و يأتي الخليج فيجد ليس فيه ماء" (*النوادر*، ج7، ص109؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 132). و لا ندري مالمراد بالخليج هنا. غير أنه يحتمل أن يكون المراد به خليج سرت أو خليج الإسكندرية نفسها.

[6] - إدريس (هادي روجي)، *الدولة*، ج1، ص 207 - 208. تجدر الإشارة إلى أنّ الزمن كان شتاء، كما تذهب بعض المصادر المسيحية إلى أنّ ذلك وقع في شتاء سنة 453هـ/1061م (هادي روجي إدريس، *الدولة*، ج1، ص 211).

سلموا، و إن أضحى الجو و صفا الهواء هبت لهم الرياح البحرية من الغرب، فيهيج عليهم البحر، و يقذفهم في البراري، فقلّما يسلمون[1]".

- لما فتح عبد المؤمن الموحدي المهدية، وتغلّب على من بها من النصارى عفا عنهم، و جهّزهم في سفن إلى بلادهم، و كان الفصل شاتيا، فلما قربوا إلى صقلية، هال البحر عليهم، فهلك أكثرهم[2].

على أنّ وصف الرحالة الأندلسي الغرناطي ابن جبير لما لاقاه من أهوال البحر[3] أثناء رحلته ذهابا و إيابا يبقى دقيقا عاما و شاملا. فهو يقول "إنّه لما وصلوا إلى جزيرة سردانية طرأ عليهم من مقابلة البر في الليل هول عظيم، كما قام عليهم نوء (عاصفة) هال له البحر، و بقوا مترددين بسببه يتيهون فوق الماء، لا يميزون شرقا من غرب، إلى أن تداركهم مركب للروم قادما من قرطاجنة (بالأندلس)، و هنا علموا أنهم كانوا متّجهين إلى قرطاجنة بالأندلس، في حين أنّهم يقصدون صقلية، فاتّبعوا آثـار هـذا المركب الرومـي، و عادوا من حيث أتوا[4]".

ثم إنهم لمّا أخذوا طريقهم من جزيرة سردانية إلى صقلية، هاج البحر "بعاصفة ريح"، جاء معها مطر ترسله الرياح بقوة، فعظم الخطب، واشتد الكرب. يصف ابن جبير حالهم قائلا:" و جاءنا الموج من كل مكان أمثال الجبال السائرة، و بقينا على تلك الحالة الليل كله، و اليأس قد بلغ منا مبلغه، و ارتجينا مع الصباح فرجة تخفف عنا بعض ما نزل بنا، فجاء النهار بما هو أشدّ هولا وأعظم كربا، وزاد البحر اهتياجا، وأربدت الآفـاق سوادا، و استشرت الريح والمطر عصوفا، حتى لم يلبث معها شراع، فلجئ إلى استعمال الشرع الصغار، فأخذت الريح أحدها ومزّقته، و كسّرت الخشبة التي ترتبط الشرع فيها وهي المعروفة عندهم بالقرية. فحينئذ تمكّن اليأس من النفوس، و ارتفعت أيـدي المسلمين بالدعاء إلى الله تعالى، حتى فترت الحال بعض فتور في النهار، و سرنا في هـذه الحال كلها بريح الصواري سيرا سريعا... و أجمع من حضر رؤساء البحر من الروم، و ممن شاهد الأسفار و الأهوال في البحـر من المسلمين أنّهم لم يعاينوا قـط مثل هـذا الهول فيما سلف من أعمارهم[5]".

و يصف ابن جبير حالهم أيضا عندما ضلوا طريقهم في البحر - من عكا إلى صقلية - بسبب اختلاف مهب الريح:" ... فتارة يجرون بريح شمالية موافقة وأخرى بريح غربية مخالفة، و تلطمهم الأمواج السائرات بحيث لم يدروا إلى أين هم متجهون: فمن قائل يقول: إنا قد ملنا في جرينا إلى المغرب، وهو بر إفريقية، و آخر يزعم أنّـا قد ملنا إلى بر الأرض الكبيرة، بر القسطنطينية و ما يليها، ومنهم من يقول إلى اللاذقية جهة الشام، و منهم من يقول إلى دمياط بر الإسكندرية، و كنا نحذر أن تلجئنا الريح إلى إحدى الجزائر الرومانية الخالية، فنشتو فيها، و بقينا تائهين في البحر هكذا في مدة شهرين وزيادة، إلى أن ساقت

---

[1] - البكري، *مسالك*، ج2، ص 843.

[2] - التجاني، *رحلة*، ص 349.

[3] - للمزيد من المعلومات حول مناخ البحر الأبيض المتوسط، انظر فهمي هلالي هلالي أبو العطا، *الطقس و المناخ*، ص 357 - 360.

[4] - ابن جبير، *رحلة*، ص 9 - 10.

[5] - ابن جبير، *نفسه*، ص 9 - 10.

الريح الجنوبية مركبهم سوقا عنيفا، جعلت بر الأرض الكبيرة عن يمينهم، وبـر صقلية عن يسارهم[1]".

و بعد مقـارعة هـذه الأهـوال، وصل مركب ابن جبير إلى ميناء مسينة بصقلية. ولما دنـا المركب من هـذا الميناء - و ذلك سنة 580هـ/ 1184م - وقع له ما لم يكن في الحسبان، إذ دفع نحو البر وتحطّم، و نجـا ركـابه بأعجـوبة. ولندع الرحالة الأديب ابن جبير يصف لنا ما حـدث وصفا دقيقـا بليغـا، فهو يقـول:**"دهمتنا زعقات البحريين بأنّ المركب قد أمالته الريح بقوتها إلى أحد البرين و هو ضارب فيه، فأمر رئيسهم بحطّ الشرع للحين، فلم ينحطّ شراع الصاري المعروف " بالأردمون"، و عالجوه فلم يقدروا عليه لشدة ذهاب الريح به، فلما أعياهم مزّقه الرائس بالسكين قطعا قطعا، طمعا في توقيفه. وفي أثناء هذه المحاولة، سنح المركب بكلكله على البر، والتقاه بسكّانيه، وهما رجلاه اللتان يصرّف بهما، و قامت الصيحة الهائلة في المركب..وتعاورت الريح والأمواج صفح المركب حتى تكسّرت رجله الواحدة، فألقى الرائس مرسى من مراسيه طمعا في تمسكه به، فلم يغن شيئا، فقطع حبله و تركه في البحر. فلما تحققنا إنّها هـي، قمنا فشـددنا للموت حيازيمنا..ونحـن نبصر البر قريبا. ونتردّد بين أن نلقـي بأنفسنا إليه سبحا، أو ننتظر لعل الفـرج من الله يطلع صبحا. فأحضرنا نية الثبات، والبحـريون قد ضموا العشاري لإخـراج المهم من رجالهم ونسائهم وأسبابهم [أمتعتهم]، فساروا به إلى البر دفعة واحدة، ثم لم يطيقوا رده، وقذفه الموج مكسّرا على ظهر البر، فتمكّن حينئذ اليأس من النفوس، وفي أثناء مكابـدة هـذه الأحوال أسفر الصبح، فجاء نصرالله و الفتح، و حققنا النظر، فإذا بمدينة مسينة أمامنا على أقلّ من نصف الميل، و قد حيل بيننا و بينها، فعجبنا من قـدرة الله فـي تصريف أقـداره، و قلنا: " رب مجلوب إليه حتـفه فـي عتبة داره[2]".**

و أخيرا، أقلع مركب ابن جبير من ميناء طرابنش (ترا باني الحالية) مع ثلاثة مراكب أخرى، في اتجاه مرسى الراهب (و هي جزيرة)، إلا أنّ الأنواء فرّقت فيما بين هـذه المراكب. ووصل المركب الذي يقلّ ابن جبير إلى مرسى الراهب، إلا أنّهم لما راموا الإقـلاع منه لم توافق الريح، وبقوا يترددون من المركب إلى البرّ، و يبيّتون السفر كل ليلة اثني عشر يوما، إلى أن وافقهم الريح. ولما أقلعوا من هذا المرسى، و بعد مسيرة يوم و ليلتين، انقلب الريح غربية، فضربت في وجوههم، وأنكصتهم على الأعقـاب، فرجعوا عودا على بدء إلى مرسى جزيرة الراهب، ثم إنهم أقلعوا من جـديد في اتجاه الأنـدلس، فتلاعبت الرياح المختلفة بالمركب، **" فأخذ يضرب البحر طولا و عـرضا، و لا يتراءى لنا بـرّ... وتوهّمنا إسقـاط الريـاح لنا إلـى جهة بـرشلونة"، ثم أرسى المركب بإزاء جـزيـرة "فـرمنتيرة"[3]، و منها لاح لهم عن بعـد بـرّ الأنـدلس من نـاحية دانية[4]".**

---

[1] - ابن جبير، *رحلة*، ص 288 - 293.

[2] - ابن جبير، *نفسه*، ص 293 - 297.

[3] ــ هي جزيرة صغيـرة جنوبـي جزيـرة يـابسة، و إحـدى جـزر البليار.

[4] - ابن جبير، *رحلة*، ص 316 - 318. تجدر الإشارة إلى أنّ الرحالة التجاني كـان قد واجـه أهـوالا متشابهة أثناء رحلته (التجاني، *رحلة*، ص282، 341).

و هكذا تقدّم رحلة ابن جبير البحرية مثالا حيا لما نجده في كتب الفقه من ذكر لأهوال البحر و أنوائه، فهي تشملها و توضّحها و تدققها، بحيث يصبح القارئ كأنّه يعيش تلك الأهـوال فـــي اللحظة ذاتها.

انطـلاقا مما سبق، يتبين أنّ أهمّ عامل لظاهرة هول البحر يتمثل في الرياح، عبّرت عنه كتب الفقه بأشكال متعددة ذكرنـاها.

و الريح التي تسير بها السفينة، إما أن توافق اتّجاه السفينة فتدفعها إلى المقصد بأمان، وهي الريح الطيبة أو المواتية. و إمّا أن تكون الريح مخالفة لاتجاه السفينة، فتكابدها الأهوال، وتغيّر وجهتها إما بردها إلى حيث خرجت، أو إلى جهة قد تكون قريبة أو بعيدة من المقصد، معلومة قد تكون أو مجهولة. و في هذه الحالة تسمّى بالريح العاصفة أوالمخالفة و الهائلة.

و الريح سواء كانت مواتية أم عاصفة تكون إما دورية، تهب في الصباح إلى جهة، و في المساء إلى جهة أخرى. أو موسمية، تهب إلى جهة واحدة في أشهر من السنة، و إلى عكسها في أشهر أخرى.

فكانت الرياح الشرقية تهب بالبحر الأبيض المتوسط في فصلي الخريف والربيع، والرياح الجنوبية تهب في فصل الصيف، بينما كانت الرياح الغربية تهب في فصل الشتاء. على أنّ هبوب هذه الرياح لم يكن بانتظام، ومن هنا كانت تصطدم بأشرعة السفن، فتحول وجهتها، و يحدث الهول. وقد ترتّب على ذلك مساوئ منها، التفريق بين الغزاة. فالريح في نظر الفقهاء قوة طبيعية تسيطر على السفينة وأربابها. و من هنا لم يحاول الفقهاء أن يجدوا حلولا لمقارعتها - عدا الدعـاء - مثل الزهـاد.

غيـر أنّ هؤلاء الأخيرين حاولوا ذلك من منظور صوفي " شعبي"، تمثلت في الاعتماد على مبدأي **"التوكل"** و**"التصديق بالكـرامـات"**[1]. وهي حلول وإن لم تكن مجدية من نـاحية، فإنها مكّنت البحـارة - من نـاحية أخرى - من رصيد روحـي - نفسانــي - ساعدهم علـى الشعور بالاطمئنان فـي البحـر على الأقل جـزئيا، كما ساعـدهم على مواجهة مـوقف المالكية من البحـر، المبني علــى الخـوف المفـــرط من ركـوبه[2].

---

[1] - **الهنتاتي (نجم الـدين)، "البحر وشؤونه"، ص 66.**

[2] - **الهنتاتي (نجم الـدين)، " نفسه"، ص 66.**

2 ـ القــــرصنة

تعــد القرصنة - بحق- بالغرب الإسلامــي الوسيط مشكلة كبيرة كانت تعترض المسافرين سواء في البحر المتوسط أو في المحيط الأطلسي على حد سواء، و قد وردت أخبارها في المصادر المتفرقة، ومن بينها المصادر المالكية.

و يبـدو حسب علمنا- أنّ كلمة "**القرصنة**" لم ترد في المصادر المالكية، وإنما عبّرت عنها بـ "**التلصّص في البحر**[1]" أو "**الغــزو في البحــر**".

و الغــزو غـــزوان :غــزو على الصواب و يراد به الجهاد المشروع ضد غير المسلمين[2]. و غــزو على غيــر الصواب، كــرهه مالك، وعناه بقوله " **أمّـا الغـارات فــلا أدري ...** "[3].

و هــذا النوع الثاني من الغزو تدخله المصادر الإسلامية في باب الجهاد[4]، بينما تسمّيه المصادر المسيحية قــرصنة[5].

و القرصنة تعني قطع الطـريق في البحر على السفن والاستحواذ عليها بما فيها[6].

و بما أنّ العلاقات بين "**دار الإســلام**" و "**دار الحــرب**" كانت مقامة غالبا على العداء، فقد كـانت مـراكب المسلمين وكـذلك المسيحيين مهدّدة دوما بلصــوص البحــر.

---

[1]- البرزلي، *جامع*، ج 3، ص 650.

[2]- *النوادر*، ج3 ، ص 15.

[3]- *نفسه* ،ج 3 ، ص 13، 15.

[4]- انظر مثلا كتاب *النوادر*، ج 3.

[5] ـ حتى قـال البـاحث ش إ- ديـفورك:" إنّ المغاربة كانوا ينقلون تجارتهم على ظهر السفن الأروبية لأنّ مراكبهم كانت تستعمل في عمليات القرصنة التي كانت تهدد باستمرار السواحل الأروبية خـلال نهاية العصـر الوسيـط" (Dufourcq(C.H.E), “Le commerce du Maghrib avec l’Europe chrétienne”, *Actes du 1er congrès d’histoire et de civilisation du Maghreb*, Tunis, 1979 , p .170 - 175).

[6]-الشتيوي (أحمد)، *مظـاهر*،ج1، ص 480. و القرصنة في الاصطلاح القانوني الدولــي " اعتــداء مسلح يقوم به طاقم سفينة في أعالي البحار على سفينة أخـرى بقصد السلب و النهب. و قد تشمل أعمال القرصنة- بفضل تطور وسائل النقل- اعتداء طائرة خاصة على سفينة في أعالي البحار" (أحمد عطية الله، *القاموس السياسي*، دار النهضة العربية، مصر، 1980، ط4، ص1148).

أ ـ الغزو البحري

نعني بالغزو البحري هنا أعمال الغزو التي كان يقوم بها - أحيانا - بعض الفئات من المسلمين في البحر، من تلقاء أنفسهم أو بتوجيه رسمي. وقد اعتبرت المصادر المسيحية تلك الغزوات قرصنة.

و إذا كان مصطلح **"القرصنة"** متأخر الظهور في المصادر الإسلامية[1] فإنّ الظاهرة متقدمة، و هي قديمة قدم الملاحة البحرية. وقد عرفها المسلمون بالغرب الإسلامي على الأقل منذ بدايات القرن 2هـ/ 8م. فبعد أن فتح المسلمون جزيرة سردانية سنة 92هـ/ 711م، توالت عليها غزواتهم بعد ذلك في سنوات: 135هـ/ 752م، 98هـ/ 813م، 201هـ/ 816م و 202هـ/ 817م، وكانت كلها غزوات سريعة لا تقصد إلى الاستقرار. و في أكثر من مرة نهبوا كنيسة كاغلياري عاصمة سردانية[2]. و من هنا بدأت شذرات الغزو البحري تتناثر شيئا فشيئا لتلتهب في العهد الأغلبي عندما فتحوا جزر كل من صقلية، سردانية و كورسيكا.

جاء في كتاب ابن سحنون: **" و سأل شجرة سحنون عن أربعة مراكب خرجت للغزو فلما بلغوا سردانية أو كورسيكا وجدوا مركبا عظيما للروم فغنموه، وأجمعوا على الغزو إلى بعض الجزائر، فلم يمكنهم السير بذلك المركب العظيم، فاتفقوا على أن يدخل فيه ثلاثة من كل مركب منهم، ويقيم معه مركب منهم ويمضي الثلاثة، و قالوا للباقين تمضون إلى مرسى كذا من بلد الروم نأتيكم إليه، فإن أقمتم 20 يوما و لم نأتكم فاذهبوا إلى بلد الإسلام . فمضوا على هذا، فغنمت الثلاثة غنائم ..."**[3].

و ما يمكن ملاحظته في كتب الفقه المالكية هو أنّ هذا الغزو البحري قد بلغ أوجه في القرنين 2-3 هـ/ 8-9 م.[4] ذلك أنّ أغلب الفتاوي المطروحة في المصادر التأسيسية بخصوص مسائل **"الغزو في البحر"** منسوبة إلى الإمام مالك، وتلميذه ابن القاسم، و لا سيما تلميذ هذا الأخير سحنون.

غير أنّ أغلب فتاوي هؤلاء العلماء تشير إلى أنّ ذلك الغزو كان **"غزوا خاصا"**، أو مجهودا خاصا يقوم به **"مجاهدة البحر"**، فلم تكن الدول الإسلامية

---

[1]- ورد ذكر هذه الكلمة في رحلة الرحالة المغربي التمكروتي (ت1003هـ/ 1594) " ثم اجتزنا على طرف ثورك [جبل في المغرب الأقصى] وهو جبل مستطيل داخل البحر، وهو موضع مخوف جدا لأنّ الصيادين من البحر بين المسلمين و النصارى، ويسمونهم بلسانهم:القراصين، يكمنون فيه فمن اجتاز به من عدوه ممن استضعفه خرج عليه وأخذه، فكثيرا ما تؤخذ فيه السفن..."(أحمد الشتيوي، *مظاهر*،ج1، ص 47، 480).

[2]- مؤنس (حسين) ، *أطلس*، ص 294.

[3]- *النوادر*، ج 3، ص 172 - 173 . و انظر مثله في *البيان* لابن رشد (ج3، ص 39).

[4]- Talbi (Mohamed) « Intérêt des œuvres juridiques » , p. 107.

بالغرب الإسلامي تنظّم ذلك النشاط تنظيما رسميا - قبل العهد الفاطمي- ولكنها كانت تتغاضى عنه بل تشجّعه[1].

كما أنّ الدول بالغرب الإسلامي - و لا سيما الأندلس- لم تكن تتدخل غالبا في المساومة على فداء الأسرى أو تهتم بنزول الروم على الشواطئ، إلا في الحالات التي يصبح فيها هذا النزول خطيرا على أراضي دولته. ففي هذه الحالة كانت الدولة تبذل كل ما في وسعها لمدافعة أولئك الروم. لكن الغالب أنّ عبء هذه المدافعة كان ملقى على كواهل سكان الشواطئ أنفسهم. كان عليهم أن ينظّموا أمور الحفاظ على أنفسهم[2]، و إلا تحمّلوا عواقب إهمالهم فكان عليهم أن يقيموا ما يلزم للحرس و الحماية في رباطاتهم[3].

على أنّ دور الرباطات لم يقتصر على الدفاع عن سواحل المسلمين، بل كان يهم أيضا تنظيم الغارات التي يشنها المسلمون على المسيحيين[4].

و إذا كانت أغلب الدول بالغرب الإسلامي الوسيط لم تحاول تنظيم الغزو البحري، فإنّ الفقهاء سعوا منذ البداية إلى تنظيمه و تقنينه. وفي هذا الإطار تتنزل الفتاوي المنسوبة إلى مالك، المتعلقة بخصوص الغزو في البحر. فقد أفتى مالك أكثر من مرة في هذا الشأن[5]، و لم يبد اعتراضه فيه، ولا ندري هل تعني تلك الفتاوي أنّ مالكا اعترف بذلك النشاط.

و الراجح أنّ علماء المالكية بالغرب الإسلامي اعترفوا به وسعوا إلى تنظيمه وتقنينه و لا سيما بإفريقية[6]. يقول محمد الطالبي في هذا الصدد:" **ولم يمارس الأفارقة القرصنة بصورة آلية فوضوية، بل إنّ الفقه قننها، فكانت خاضعة مبدئيا لشرعة الحرب، نظرا لفقدان اتفاقات معينة، وقد تتواجه فيها بصورة دائمة دار الإسلام و دار الحرب. فعالجت كتب الفقه هذه المسألة في باب الجهاد**[7]". على أنّ الغزاة المسلمين كانوا يعملون في إطار أساطيل صغيرة العدد، تعترض أحيانا سبيل التجار المسيحيين في البحر[8]، أو تغير على السواحل الأوروبية المطلة على الحوضين الأوسط و الغربي من البحر الأبيض المتوسط[9].

---

[1] - بخلاف الغزو البحري بالمغرب الأقصى في العصور الحديثة، ولا سيما في العهد التركي، إذ أنّ دول المغرب كانت تنظّمه و تشرف عليه (حسين مؤنس، *تاريخ*، ص 102). وللمزيد من المعلومات حول ذلك الغزو بالمغرب الأقصى، انظر (روجي كواندرو، "قراصنة سلا"، تعريب محمد العربي حمود، *البحث العلمي* (المغرب)، عدد39، 1989).

[2] - مؤنس(حسين)، *تاريخ*، ص 103.

[3] - أنشأ المغاربة المراقب العالية لكشف المقبل من البحر من بعيد، كما نظموا جبهة بحرية قوية، ونقلوا قراهم و مساكنهم إلى المرتفعات القريبة من الشاطئ للتحرر من أخطار القرصنة (حسين مؤنس، *تاريخ*، ص 104).

[4] - الهنتاتي (نجم الدين) "الرباطات"، ص 60-62.

[5] - انظر مثلا *المدونة*، ج 3 ، ص 34 ؛ ابن رشد، *البيان*، ج2، ص522، 521؛ *النوادر*، ج3، ص 13، 15، 169، و نحوها كثيرة.

[6] - الهنتاتي (نجم الدين)، "الجهاد"، ص22.

[7] - الطالبي(محمد)، *الدولة*، ص 587.

[8] - عرضت لسحنون مسألة في هذا الصدد (ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 56).

[9] - سأل شجرة بن عيسى سحنونا عن مسالة في هذا الصدد(*النوادر*، ج3، ص 172- 173).

فقد سئل مالك عن السرية " **تخرج في أرض الروم مغيرة وهم إذا هلكت دابة[1] أحدهم لم يعطفوا عليه، ولم يتخلفوا له وقالوا له غيض حتى يرجع العسكر فيدعونه في أرض الروم[2]...**".

و من كتاب ابن سحنون" **قال سحنون في مراكب الإسلام لقوا مراكب العدو في البحر فقاتلوهم، ثم طلب الروم الأمان، فأمّنوهم واستأسروا. فجاءوا بهم إلى أرض الإسلام، فإن أمّنوهم... فالشرط لازم[3]**".

و من خلال فتوى منسوبة إلى سحنون[4] استنتجنا أنّه كان يوجد هناك أناس محترفون في الغزو وهم المرابطون عموما[5]، ورجال "**من أهل العلم والفضل**".

و لئن كان المجهود العسكري ملقى على عاتق المرابطين، فإن دور أهل العلم تعبوي لا غير، فهم يشحذون العزائم على القتال، ويبرّرونه دينيا، بل يسجّل حضورهم أحيانا حتى في التدريبات العسكرية[6].

و انطلاقا من بعض النصوص التي ساقتها المصادر المالكية بدا لنا أنّ أعمال عدد من أولئك المرابطين كان " **بنية طلب الدنيا**". فقد سأل أصبغ ابن القاسم عن " **السرية تبعث في أرض العدو فيجعل لها ثلث ما أصابت أو ربعه أو جزء منه، فكره ذلك و نهى عنه. قال أصبغ: ولا أرى للوالي أن يفعل ذلك بالناس فيفسد نياتهم في الجهاد ويرغبون في الإصابة، ويخرج منهم من لا يريد إلا الدنيا وطلبها، فهذا فساد عظيم، يصنع بالناس يقتتلوا في طلب الدنيا والتماسها وغير الجهاد في سبيل الله، و لا أرى لمن خرج معهم في مثل هذا أن يأخذ منهم شيئا مما جعل، و لا يخرج في سريتهم، و لا أرى بالخروج معهم بأسا لمن لا يريد أن يأخذ من ذلك شيئا إذا صحت نيته، و لم يخرجه إلا حب الجهاد والرغبة فيه. وقد بلغني عمّن بلغه أنّ بعض أهل العلم والفضل قد خرج معهم، ولا أرى ما يأخذون حراما... و لم تزل السرايا من أمر الجهاد وسيرته وقوته[7]**".

و إذا لم تسلم نيات بعض الغزاة المسلمين من" **طلب الدنيا**" فلا غرو أن يستعملوا أحيانا كل وسائل الاحتيال على العدو، قصد الاستحواذ عليه وعلى أملاكه، بما أنّ الحرب خدعة.

و قد اعترضتنا في المصادر المالكية بعض تلك الحيل. فقد قال سحنون:"**و إذا أتى المسلمون حصنا للروم فأظهروا أنّهم رسل الخليفة. وجاءوا بكتاب منه و ذلك كله كذب فأدخلوهم، فلا يجوز لهم قتل أحد، وليفوا بما أظهروا مما دخلوا عليه، و الإشارة عند مالك بالأمان أمان، ولينه الإمام عن قتل من**

---

[1]- تجدر الإشارة إلى أنّ هذه الدواب كانت تحمل في السفن ليغزى عليها بعد الرسو (انظر مثلا *النوادر*، ج3، ص 184، 185).

[2]- ابن رشد، *البيان*،ج2، ص 582.

[3]- *النوادر*،ج 3، ص 75.

[4]- ابن رشد، *البيان*،ج3، ص60-61.

[5]- الهنتاتي (نجم الدين)،"الرباطات" ص 61.

[6]- عرفنا المالكي بمثال عن ذلك (*رياض*،ج2 ، ص196)، نقلا عن نجم الدين الهنتاتي("الرباطات "، ص 61).

[7]- ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 78-79.

أشــاروا إليه بالأمــان، و كـذلك لو صدقوهم من غيـر كتاب استظهروه معهم. أو قالوا نحن تجار فأدخلوهم فلا يجوز لهم قتل أحد ولا أخذ شيء. وكذلك لو تحلوا بحلية أهل الروم و لباسهم، أوكانوا منهم ثم أسلموا و قالوا كنا بأرض الإسلام بأمان، وانتسبوا إلى قوم من الروم معروفين ذكروهم فدخلوا على هذا، فلا يجوز أن يؤذوا أحدا. وكذلك لو قالوا لهم نحـن أهل ذمة أردنا نقض العهد فأدخلـوهم..."[1].

و يمكن أن نستنتج من هـذا النص أنّ الذميين كانوا يشاركون المسلمين في عمليات الغزو، بما أنّهم استعملوا كأداة خديعة للوصول إلى حصن الروم. وقد وردت على أصبغ مسألة في هذا الصدد فقال: "**أرى أن يمنعوا من ذلك منعا شديدا ويزجروا عنه**". و قد برّر أصبغ رأيه هذا بما ورد في ***المدونة*** من حديث نبوي يمنع الاستعانة بالمشركين[2]. كما برّره باستحلال الذميين " **مانهى عنه من قتل النساء و الصبيان والغلول و غير وجه واحـد ...** " **بما أنّهم يعملون بعمل الشـرك**"[3].

بالإضافة إلى الذمي يبـدو أنّ الأسياد المسلمين كانوا أحيانا يستعملون عبيدهم في هـذا النشاط. والعبد " **المتلصص**" في نظـر ابن القاسم تخمس غنيمته[4]، بينما لا يخمّسها أصبـغ[5] و سحنون[6]، ولا نــدري هل إنّ موقف سحنـون أتـــى نتيـجة لحتمية الواقـع المعاش بـالغـــرب الإسلامــــي.

انطــلاقا من هـذا، يمكن أن نستنتج أنّ الغزو البحري الخاص كــان منظما فــي إطــار شــركات[7]، إلا أنّه كــان أحـيانا يخرج عن صبغته الدينية الـرسمية، بما أنه كــان يسمح أحيانا بإدخــال عناصـر ذمية في نشاطه.

أمـا بخصوص إذن الإمام في الغزو، فقد أكّـد مالك على ذلك حتى في صورة الحرب الدفاعية، أي عندما يهجم الروم على سواحل المسلمين[8].

بينما أجاز ابن القاسم بنوع من الحذر الغزو بدون إذنه. فمن كتاب ابن المواز "قلت لابن القاسم: **أيغزى بغير إذن الإمام؟ قال: أما الجيوش والجمع فلا خروج لهم إلا بإذن الإمام و توليته عليهم واليا. و قد أرخّـص لأهل الثغور ممن**

---

[1]- *النوادر*، ج3 ، ص 77.

[2]- *المدونة* ، ج 3، ص 40. و بمحتوى ذلك الحديث أخذ مالك، إلا أنّ ابن القاسم أجاز الاستعانة بالمشركين في صورة أنّهم نواتية أوخــدم (*المدونة*،ج3، ص 40).

[3]- ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 85. تجـدر الإشـــارة إلـــى أنّ غنيمة الذمـــي لا تخمس (ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 7، 15-16).

[4]- ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 15، 86.

[5]- ابن رشد، *نفسه* ، ج3، ص 86.

[6]- ابن رشد، *نفسه* ، ج3، ص 16.

[7]- عـرفنا الأستاذ محمد الطـالبي بمثال تطبيقي لشركة في الغزو البحري وقعت بين مسلمين، استقاها من *النوادر و الزيارات لابن أبي زيد القيرواني*، انظر ("Intérêt des œuvres", p.105-110).

[8]- ابن رشد، *البيان*، ج2، ص 590-591.

بقرب العدو يجدون الفرصة و يبعد عليهم إذن الإمام، فسهل مالك في ذلك، فأما في سرية تخرج من عسكر فلا يجوز لهم ذلك[1] ".

وقال أصبغ عن ابن القاسم" في ناس في ثغر يخرجون سراياهم لغرة يطمعون بها و إمامهم على أيام، فإن كانت الغرة بينة من العدو ولم يخافوا أن يلقوا بأنفسهم فيحاط بهم فلا بأس به، فإن خافوا أن يطلبوا فيدركوا ولا قوة بهم في من يطلبهم، فلا أرى ذلك لهم [2] ".

أما سحنون، فيبدو أنه لم يعر جانب إذن الإمام أهمية كبرى أمام مبدإ آخر، وهو عدم إلقاء المسلمين بأنفسهم في التهلكة في صورة الغزو في عدد محدود من الرجال. فقد قال في كتاب ابنه: " و أصحابنا يرون في سرية تخرج في قلة وغرر بغير إذن الإمام فتغنم أنّ للإمام منعهم الغنيمة أدبا لهم... فأما جماعة لا يخاف عليهم فلا يحرمون الغنيمة و إن لم يستأذنوه، يريد و إن أخطأوا[3]".

و يرى عبد الملك بن حبيب الأندلسي أنّ من خرج بغير إذن الإمام فهو عاص مبتدع لا ينفل له، و يستحق التأديب[4].

بينما يقول ابن أبي زيد القيرواني " في قوم سكنوا بقرب العدو فيخرجون إليهم بغير إذن الإمام فيغيرون، فإن كانوا يطمعون بالفرصة وخشوا إن طلبوا ذلك من إمامهم منعهم، أو يبعد إذنه لهم حتى يفوتهم ما رجوا فذلك واسع، و إن كنت أحب أن لو كان بإذن الإمام[5]".

و من الممكن أنّ المعمول به آنذاك أحيانا في ذلك النوع من الغزو هو عدم استئذان الإمام. في هذه الصورة تصبح الغنيمة المتحصل عليها سرقة، إذ من شروط صحة الجهاد إذن الإمام. ربما لهذا السبب أوجب فقهاء المالكية تخميسها حتى تزكى، إذ يقول الكلبي في إطار حديثه عن تخميس الغنيمة " ويجري مجراه ما أخذ على وجه السرقة والاختلاس[6]" .

إلا أنه ليس من المؤكد أنّ كل الغزاة كانوا يخمسون غنائمهم، إذ طرحت مسألة حول اشتراء ما لم يخمس، فكان الجواب عن ذلك "المنع" في نظر سحنون[7].

---

[1]- *النوادر*، ج3، ص 26.

[2]- *النوادر*، ج3، ص 27؛ *المعيار*، ج2 ، ص 209.

[3]- *نفسه*، ج3 ، ص 36؛ ابن رشد، *البيان*، ج 3 ، ص 80.

[4]- *النوادر*، ج3، ص 26.

[5]- *نفسه*، ج3، ص 27. على أنّ طلب "إذن الإمام" شمل أهل الذمة أيضا، حيث كان بعضهم يستغلون مشاركتهم في الغزو مع المسلمين فيهربوا بأموالهم و ذراريهم أو بأبدانهم فقط. و قد طرحت المسألة على ابن القاسم إن ظفر بهم في تلك الحالة " أيستباحون بذلك؟ قال : لا هم و لا أموالهم و قد يقولون أردنا انتجاعا إلى بلد لمير أو لمرفق حتى يلحقوا بدار الحرب ويصيروا في منعهم فحينئذ ..."(*النوادر*، ج 3 ، ص 345).

[6]- الكلبي، *القوانين*، ص 146. و في هذه المسألة يتفق المالكية مع الشافعية دون الحنفية(الماوردي، *الأحكام*، ص 135)، نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، "الجهاد"، ص 24.

[7]- ابن رشد، *البيان*،ج 2، ص 606. في حين أنّ يحيى بن عمر أجاز ذلك (ابن رشد، *البيان*، ج2 ، ص 605).

على أنّ ظهور الغزو البحري كنشاط خاص لم يمنع وجود نوع آخر من الجهاد و هو رسمي، يقوم به عدد من القطع من الأسطول الأغلبي ضد السواحل الرومية[1]، و قد مثلت صقلية و كذلك سردينيا وكورسيكا جسورا متقدمة لتسهيل تنظيم غارات ضد تلك السواحل.

و يبدو أنّ هذا النوع من الجهاد أصبح هو المسيطر على حساب الغزو البحري الخاص في العهد الفاطمي، بما أنّ الفاطميين كانوا شديدي الارتباط بفكرة الإمامة في الجهاد كإحدى دعائم عقيدتهم، وهو أمر ساهم في إثارة حفيظة أهل إفريقية المالكيين، بما في ذلك العلماء و المرابطون[2].

و انطلاقا من هذا، يبدو من خلال كتب فقه المالكية أنّ الغزو البحري بالغرب الإسلامي عرف أوجه في القرنين 2 و3هـ/8 و9م، ولا سيما بعد أن فتح المسلمون جزيرتي سردانية و صقلية.

و لئن عرف الغزو البحري الخاص - في البداية- نوعا من الاستقلالية تجاه السلطة المركزية، و لم تسع الأنظمة السياسية[3] إلى تنظيمه تنظيما رسميا، فإنّ هذه الأخيرة انتهت بالقبول بهذا الوضع لسبب بسيط، فهو يخدم مصالحهم.

فالغارات على السواحل الرومية تشحذ الطاقات القتالية وتوجهها نحو الخارج، فيستتب الأمن داخليا. و هي تساهم أيضا في إضعاف العدو. ثم إنّ المرابطين يدفعون على ذلك النشاط ضرائب لفائدة السلطة المركزية، نذكر منها الخمس[4].

و في مقابل الأنظمة السياسية، فإنّ الفقهاء اعتبروا هذا النشاط "**جهادا**"، و من ثم سعوا إلى تنظيمه و تقنينه، بل و تنظيم ما ينجر عن هذا النشاط من "**غنائم**"، و ذلك بالإشارة إلى كيفية تقسيمها أوتخميسها[5].

هذا، و رغم أنّ الغزو الرسمي المنظم لم يختف تماما في العهد الأغلبي، فإنّه أصبح هو المسيطر في العهد الفاطمي. و بزوال العهد الفاطمي بإفريقية تراجع نشاط البحرية المغربية عموما، في مقابل ازدهار النشاط البحري لدى الروم، وهو ما يعني أنّ كفة نشاط القرصنة ستميل لصالحهم. و فعلا قلما نقرأ في المصادر المالكية أخبارا عن الغزو البحري الإسلامي بعد القرن 4هـ/ 10 م .

Talbi (Mohamed), « Intérêt des œuvres »,p. 107. -[1]

[2]- الهنتاتي(نجم الدين)، " الجهاد"، ص 26. على أنّ نشاط الفاطميين في الغارات على السواحل الرومية كان موردا من أكبر موارد المال عندهم، واشتهرت أيام عبيد الله المهدي بكثرة الغارات على السواحل الإيطالية التي كانت تعود بغنائم وفيرة (حسين مؤنس، *أطلس*، ص 291).

[3]- مثل الدولة الأغلبية بإفريقية، و الدولة الأموية بالأندلس(حسين مؤنس، *تاريخ*، ص 102؛ نجم الدين الهنتاتي، "الرباطات"، ص61).

[4]- الهنتاتي (نجم الدين)، " الربـاطات"، ص 61.

[5]- نذكر هنا أنّ سحنون قضى فيمن" اشترى علجا من المغنم فأراد أن يدخله المركب فيأبى، و يريد الهرب إلى العدو و هو قريب منه، و لا يقوى الرجل على حبسه و لا معه عوين بأن لا يقتله، لأنه لم يحارب إنما أراد الهرب"(*النوادر*، ج3، ص 74).

ب- القــرصنة المسـيحية

نعني بذلك الغـارات التي يشنّها الروم على المسلمين سواء في عمق البحر أو على السواحل. و قد وردت في المصادر المالكية إشارات متفرقة إلى هـذه الغارات، تبـدو محدودة بالنسبة إلى نظيرتها الإسلامية في الوسيـط الأعلـى.

و من بين ما جاء في تلك المصادر:" **و إن لم تغلبهم ريح تردهم، و لكن خـوف لصوص أو روم ...** "[1].

" **و صدّ العدو بمنزلة هول البحر إذا صدّ عن السفر...** "[2].

"**قال يحيي: سألت ابن القاسم..قال نعم إذا كانوا بموضع ربـاط وضعوا فيه رصدة للعدو...** "[3]. " **لا يخلو الرومـي إلا أن يكون ممن يغلب على ماله الحرام كقاطعي الطرق على المسلمين أو نهبهم في الحـروب**[4]".

" **و لو عدل بالمركب الروم إلى موضع بعيد جدا...** "[5]. وورد في فتوى صادرة عن أبي عمران الفاسي، أنّ سفينة غادرت الإسكندرية محمّلة بالسلع ومصحوبة بسفن مهدوية. و في عرض برقة استولى عليها الروم إثر معركة طاحنة، و أخذوها، و لكن بعد ذلك تعرّض المعتدون بدورهم لهجوم الأسطول الصقلي الذي خلّص المسلمين، و ذهب بهم إلى صقلية. ورأى أبو عمران الفاسي أنّه من الواجب إرجاع السفينة إلى من يعنيه الأمر، لأنّ المسلمين الذين خلّصوا إخوانهم قد قاموا بعمل نبيل لا يتقاضون عليه أجرا. على أنّه يجوز أن يعوّضوا عن بعـض النفقـات التي ينبغـي أن يتحمّلها صاحب السفينة إن كـان أميرها عـادلا[6]. وغيرها من الأمثلة العديدة التي نستوحي منها شنّ غـارات رومية على المسلمين في الوسيط الأعلى. وستزداد الأخبار عن هـذه الغارات في المصادر المالكية بعد منتصف القرن 4 هـ/ 10م فصاعـدا.

على أنّ قلة اهتمام المصادر بتلك الغارات على السواحل المغربية في الوسيط الأعلى لا تعني بالضرورة انعدام الغارات أونـدرتها، و إنما قد ترجع إلى أنّ المسلمين كانوا يسيطرون على البحر في تلك الحقبة، فغلبت بذلك أخبارهم على أخبار الروم في المصـادر.

---

[1]- ابن عمر، *أكرية*، ص 22.

[2]- ابن عمر، *نفسه*، ص 20.

[3]- ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 10.

[4] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 164.

[5] - *المعيار*، ج8، ص 304.

[6]- البرزلي، *جامع*، ج 3، ص 651 - 655؛ *المعيار*، ج 8، ص 302 -305. ولا ندري هل يكفي هذا النص لاتخاذه مؤشرا على تفوق الأسطول الصقلي على الأسطول الإفريقي في هذا العهد (القرن 5هـ/ 11م)، بما أنّ الأول أنقذ الثاني حسب هـذا النـص.

من جهة أخرى لا ننسى أنّ تلك المصادر تميل عموما إلى ذكر الجوانب المشرقة في التاريخ الإسلامي دون الجوانب السلبية منه[1].

في البداية لم تكن الدويلات المسيحية تسعى إلى تنظيم صفوف قراصنتها، لكنها كانت تتغاضى عنها و تشجّعها، مثل موقف الدول المغربية تجاه غزاتهم، غير أنّ ما يميّز أولئك عن هؤلاء أنّ المجاهدين المسلمين كانوا يقومون بغزواتهم ضد النصارى بدافع ديني، بينما لا تستطيع القرصنة المسيحية أن تنسب نفسها إلى الكنيسة أو المسيحية[2].

إلا أنّ تكثيف الغارات الإسلامية على الروم جعل هؤلاء يسعون إلى تنظيم صفوفهم، فكوّنوا أساطيل خاصة مثل نابولي و أمالفي وغايت و البندقية، هذا إلى جانب بروز دور الكرولنجين[3]، و قاموا بحملات على سفن المسلمين وعلى سواحلهم[4]، فبثوا الرعب فيهم، و هو ما يفسّر وجود تلك السلسلة المتواصلة من الرباطات على الساحل الشرقي لإفريقية، و قد سأل أهل المغرب مالكا عن الموقف الذي يمكن اتخاذه تجاه هؤلاء القراصنة فقال: " **ناشدوهم الله في ذلك، فإن أبوا و إلا السيف**[5]".

و يبدو أنّ حركة القرصنة لم تتخذ أبعاد الظاهرة العامة في البحر الأبيض المتوسط، إلا بعد تفوق الملاحة المسيحية في القرن5هـ/11م[6] . فصار"**الخوف من العدو البحري**" شائعا بين راكبي البحر، مما أدّى إلى منع بعضهم بعضا من التغرير بالنفس والإبحار. و كثر الحديث في كتب الفقه "**عمن فقِد فلا يدري هل غرق أو أخذه العدو**[7]"، أو " **من فقِد ولم يظهر له خبر البتة..فإنه يحمل على الموت بعد الفحص عنه بأخبار مراكب النصارى**[8]".

فالقراصنة النصارى لم يعودوا يكتفون بمهاجمة السفن الإسلامية في سواحلهم أو في عمق البحر، و إنّما صاروا يهاجمون السواحل المغربية، ويتم ذلك بالتوغل عن طريق دخول مصبات الأنهار و التصعيد في مجاريها، كما كان النورمانيون يفعلون، أو النزول في موضع حصين قريب يشنون منه

---

[1]- و رغم ذلك اعترضتنا إشارات إلى تلك الغارات أوردتها كتب طبقات علماء المالكية(المالكي، *رياض*، ج1 ، ص 446 - 447، ج2، ص 241).

[2]- مؤنس(حسين)، *تاريخ*، ص 102- 103. على أنّ القرصنة المسيحية ميزت لاحقا بين القرصنة الخارجة عن القانون PIRATERIE و بين القرصنة التي تباركها الكنيسة والحكومات "COURSE" (أحمد الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص482).

[3]- الطالبي(محمد) *الدولة*، ص 431. هذا لا يعني أنّ المسلمين هم المبادرون إلى هذا النشاط، إذ يصعب كثيرا تحديد ذلك(نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، "الجهاد"، ص 25).

[4]- انظر مثلا البرزلي، *جامع*، ج 3، ص 642، 651، ج5 ، ص 213؛ *المعيار*، ج 8 ، ص 289.

[5]- *المدونة* ،ج 3، ص 3.

[6]- Goitein, « La Geniza du Caire », p. 574

[7]- البرزلي، *جامع*، ج3 ، ص 466، ج4 ، ص181.

[8]- البرزلي، *جامع*،ج2، ص 482.

الغـــارات علـى الأراضـي المجـــاورة، وكان ذلك يحتـاج إلى جرأة و يتعــرّض صـــاحبه لخطــــر أشـدّ[1].

و نجـد صـدى في المصـادر المالكية لاستيلاء" النصارى" على بعض سواحل المغرب الأوسـط، و هو أمر دفع بالخليفة الزياني إلى مصـالحة القراصنة[2].

ومن هنـا نستـنتج أنّ القرصنة المسيحية بعد أن كانت نشاطا خاصا في البـداية، أصبحت في القرن 5هـ /11م نشاطا منظما في إطـار شـركـات، تملكها الـدولة والخواص. يقول روبار برنشفيك في هـذا الصـدد:" **إنّ الأوروبيين كانوا يغيرون على المسلمين إذا ما أتيحت لهم الفرصة في السواحل المغربية، و كان هـذا النشـاط يكتسي تـارة صبغة الغزو، و طورا صبغة القرصنة، وكان وسطا بين الحرب واللصوصية، و هو تـابع إما للـدولة أو لمجموعـات من الخـواص**[3]".

على أنّ القرصنة المسيحية لم تمنع أهلها من إقامة علاقــات تبادل مع المسلمين. فرغم العداء الشديد الذي كانت بيزة و جنوة وأمالفي تظهره تجاه المسلمين فإنّ حرصـها على الحصـول على المتاجر من البلاد الإسلامية، ولا سيما مصر كان يغلب عداوتها، و لهذا فقد كانت سفنها تتردد على الإسكندرية بانتظـام، وكانت تحرص على أن لا تقوم بينها وبين حكومة مصر مشاكل، ولا تمس أي سفينة قاصدة الإسكندرية بأذى. و لهذا كان المسلمون يركبون السفن الإيطـالية، دون خوف في رحلاتهم من غرب البحر المتوسط (الأندلس والمغرب الأقصى) إلى شرقه[4].

و نجد صدى لركوب المسلمين سفن النصارى في المصادر المالكية، غير أنّ أولئك كانوا يتعرّضون في بعض الأحيـان إلى عمليات السلب، سمّتها كتب الفقه"**بالإهــانة**"[5]، أو " **الطائلة و الاستيلاء علــى المسلمين**[6]" أو " **الغـدر وإساءة العشـرة**[7]".

---

[1]- مؤنس(حسين)، *تاريخ*، ص 104.

[2]-*المعيار*، ج2 ، ص 206-207 . ذكرت الباحثة فناكير أنّ القرصنة المسيحية ساهمت في انـدثــار موانـــئ جـــزائرية صغيرة كميناء جيجل ومرسى الدجـاج (Vanacker, Géographie,p.662). هـذا وقد طرحت على الفقهاء مسألة توزيع فدية مركب أخذته القرصنة المسيحية بسلعه و ركـابه (*مسائل ابن رشد* ، ج1، ص 531).

[3]- برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 95. ورد في *المعيار* أنّ "عبيدا نصارى كانوا يشاركون في الغارات على السواحل الإسلامية، وأن بعضهم تعدوا على قارب رجل" (*المعيار*،ج8، ص 68).

[4]- مؤنس(حسين)، *أطلس*، ص 298.

[5]- البرزلي، *جامع*،ج1، ص 594-595؛ *المعيار*، ج1، ص 436.

[6]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 594.

[7]- البرزلي، *جامع*، ج1، ص 595. أخبرنا ابن جبير أنّ الروم كانوا يحتالون على المسلمين الذين يركبون سفنهم، بالاستناد إلى عادات شبيهة بالقرصنة، وهي أنّ المركب إذا تكسّر في بلادهم" يستعبد جميع من فيه من المسلمين"، و" كل من يموت في المركب من المسلمين يرثونه، ولا سبيل لوارث الميت إلى ميراثه"(ابن جبير، *رحلة*، ص 276).

من نـاحية أخـرى، عمدت السلطات الرومية إلـى عقـد اتفاقـات مع الـدول المغربية لتتمكن من تعاطي تجـارتها إلى جـانب القرصنة[1]. فكان على السلطات المسيحية أو الإسلامية على حد سواء أن تمنع رعاياها(القراصنة) من أن تنال من الدول التي ترتبط بها باتفاقيات تجـارية.

فقد أبـرم الأمير الحفصي أبـو زكرياء اتفاقات مع إمارات الجنوب الإيطالي، تتعهّد هذه الأخيرة بموجبها بعدم تشجيع القراصنة وبمعاقبتهم، بل وبمطاردة مواطنيها إذا ألحقوا أضرارا بالأفارقة. على أن تتحصّل مقـابل ذلك على حق تـوريد القمح إلى إفـريقية دون رسوم خـلال سنوات الجـدب[2].

و قـد كانت السلطة الحفصية- بدورها- تسعى بصورة رسمية على الأقل إلى تحجير الغزو البحري و لا تتسامح إلا في الغارات الموجهة ضد سفن الدول التي لا تحميها معاهدات الصلح[3].

وفي المقـابل أصـدر ملك صقلية شارل أمرا سنة 673هـ/1274م إلى محافـظ منطقة بـروفـانس يمنع فيه القراصنة في مرسيليا ونيس من الهجوم على رعـايا ملك تونس[4].

و قـد سبق الفقهاء تلك المعاهـدات والاتفاقـات المتبادلة بين الـدول[5] بالمناداة بمسألة "**أمـان التاجـر**"، و التفريق" **بين العدو المحـارب**" و"**العـدو التاجـر**". و يمكن أن نستوحي من تلك الفتاوي أنّ عددا كبيرا من تجـار الروم كانوا يختلفـون إلى "**بلاد الإســلام**" للتجارة، أو يحملون " **معهم آلة النقلة إلى بلد الإسلام للمقـام**[6]".

و يبـدو من هـذا النص الأخير أنّ الروم كانوا مستقرين في البلاد الإسلامية - بما فيها البلاد المغربية- لتعاطي التجارة، إلى جانب تعاطي عدد هـام منهم للقرصنة.

و في المقابل كان المغاربة أيضا مستقرين في البلاد المسيحية للتجارة فيها. و بدون الحديث عن صقلية، فيمكن إلى حدّ ما اعتبار باري وطارانت وصنتا سفيرينا وآغريبولي و معسكر غريغليانو مراكز محصّنة، وقع تعاطـي التجارة فيها

---

[1]- نجـد صـدى لذلك في المصادر المالكية، و قد كان ذلك مصدرا لتشكي بعض الغزاة المسلمين (*المعيار*، ج2، ص 206-207).

[2]- برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 57.

[3]- برنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص 95-97. و قد علق برنشفيك على ذلك قائلا: " إنّ الأفـارقة لم يكونوا يميزون بين هذه العمليات و تلك، و لا ينظرون إلا إلى الأرباح والأمجاد الدينية المنجرة لهم عن أية عملية حجز يقوم بها الغزاة البواسل في البحر أو في الأراضي النصرانية" (*تاريخ*، ج2، ص 96).

[4]- برنشفيك، *تاريخ* ، ج1 ، ص 99. لكن الملك نفسه كان قد طلب من السلطان الحفصي في السنة المنصرمة تقديم التسهيلات اللازمة لقرصان قادم من مرسيليا للهجوم على أهل جنوة الذين كانوا قد أشهروا الحرب ضده. لكن لا شيء يدل على أنّ السلطان الحفصي قد امتثل إلى هـذا (برنشفيك، *تاريخ*، ج1، ص 97).

[5]- نجد مثالا في *جامع البرزلي* يثبت أنّ تلك المعاهدات لم تكن محتـرمة أحيانا لـدى الروم (ج5، ص 213).

[6]- *النوادر*، ج3 ، ص 130-132.

كما وقع تعاطي الحرب فيها. فالأشخاص "**كانوا ينتقلون تنقلا حرا بصورة نسبية بين العالمين**"[1]. فصناعة الحرب لم تقض على صناعة التجارة، ولم تقض عليها صناعة القرصنة كذلك. بل إنّ القرصنة تتطلب حتما وجود التجارة[2].

و للتقليل من أخطار القرصنة المسيحية عمدت بعض الدول المغربية- مثل الدولة الحفصية بإفريقية- إلى تسيير مراكبها التجارية جماعات، تخفرها مراكب حربية تحميها مما عسى أن يداهمها من هجومات لصوص البحر[3]. كما كانت بعض المراكب التجارية تخفر نفسها بحمل السلاح فيها. وهو أمر أجازه الفقهاء للتجار المسيحيين، فما بالك إذا تعلق الأمر بالتجار المسلمين[4].

على أنّ الدولة كانت تخفر التجار من القرصنة المسيحية مقابل أجر يدفعه هؤلاء عن السفن الحربية التي تصاحبهم في سفراتهم، و كان صاحب الديوانة يتوسّط أحيانا في بيع واردات الأجانب حال وصولها إلى الميناء[5]. كما كان يتولى أيضا جباية إيرادات الموانئ، و التي مثلت أحيانا عائقا كبيرا أمام ازدهار التجارة البحرية بالإضافة إلى القرصنة. جاء في الأكرية :" **أو منعوا من ركوب البحر بوجه من الوجوه إما من سلطان منعهم أو غير ذلك من عائقات الأمور**[6]".

لقد حرصت السلطات على مراقبة الموانئ لاستخلاص ضرائب التجارة البحرية بطريقة منتظمة. و كانت طريقة جباية تلك الضرائب أحيانا مجحفة- ولا سيما في الموانئ المسيحية- تحدث عنها الرحالة المغاربة أكثر من مرة[7]، وورد صداها في المصادر المالكية. فقد جاء في *النوادر* :" **و سئل سحنون عن السلطان يمنع الناس أن يجوزوا في البحر إلا من مجازه ليتوقر ما يؤدون، أو يقال لهم إذا جازوا من مجازه اركبوا في مراكبنا، على أن تؤدّوا الثلث ...، فيرضون بالركوب في مراكبهم، فيحلفونهم أن لا يكتموهم كل ما معهم من مال، فيحلفون وهم قد كتموا بعضا، قال لا حنث عليهم و أراه إكراها**[8]".

أتى هذا النص ليدل على أنّ مسألة جباية الضرائب من قبل ديوان البحر، مثلت مشكلة من مشاكل المسالك البحرية بالغرب الإسلامي الوسيط[9]. وقد حاول الفقه المالكي مقاومة تلك الظاهرة بتحديد معاليم معينة، توظف على الواردات والصادرات الإسلامية وغير الإسلامية ذات الاستعمال التجاري، إلا أنّ تلك

1- الطالبي(محمد)، *الدولة* ، ص 586.

2- الطالبي(محمد)، *الدولة* ، ص 587. و قد ربط كريستوف بيكار الميولات القرصنية بالحاجة المستديمة المرتبطة دوما بالاقتصاد، لذلك من الصعب التمييز بين عمل القرصنة و الغارة التي تسيرها السلطة." فالسفينة قد تكون مقرصنة، في الذهاب و تاجرة في الإياب عندما تذهب لبيع السلع التي غنمتها من الغارة(Picard, *La mer*,p. 132.)

3- المكي(سالم)، الاقتصاد، ص 48؛ روجي (كواندرو) " قراصنة سلا"، ص 107.

4- *النوادر* ، ج3، ص 131.

5- المكي (سالم) *الاقتصاد* ، ص 68.

6- ابن عمر، *الأكرية* ، ص 19.

7- ابن جبير، *رحلة* ، ص 56.

8- *النوادر* ، ج 4، ص 257.

9- و هو ما يفسر ورود أخبارها في كتب الفقه في أبواب"المضاغيط والحنث بالحلف".

الأداءات ينبغي دفعها، حسب تعاليم المذهب المالكي بشروط مختلفة وفي حالات محدودة[1]. غيـر أنّ الواقـع بيّن العكـس من ذلك، حيث أصبحت الموانئ أماكن للسلطات المحلية، تتخذ فيها شتى وسائل الحيل للاستحواذ علـى ممتلكـات التجــار[2].

و في المقابل اتّخذ التجار بدورهم تدابير للتحيّل و التهرّب من الجمارك البحرية، وصلنا صداها من خلال كتب الفقه. فقد ذكر البرزلي أنّ " **رجلا أبضع معه متاعا إلى الإسكندرية، فلما وصل الميناء جعلها في وعـاء غير وعائها لكي يسلم من العاشر، و ربما أخفاها أو أودعها حتى يخرج إليها في وقت غير وقت دخوله، فعثر عليها العاشر فأجاحها، فأفتى شيخنا الإمام بضمانه إياها، لأنّ المكوس دخل عليها المودع وطلب إخفاءها منه يعرضه فهو متعد فـي ذلك**"[3]

و هكذا يظهر أنّ جباية الآداءات البحـرية أثـارت مشاغل المسافـرين وخاصة في أواخـر العصـر الوسيـط.

مما تقدم، يتبيّـن أنّ القرصنة كانت إحدى المشاغل الأساسية لراكب البحر في العصـر الوسيـط[4].

و انطـلاقا من كتب الفقه، يبـدو أنّ المغاربة تعـاطوا الغزو البحري على الأقل منذ القرن 2هـ/ 8 م، لكن في شكل تنظيمات(شركات) خاصة ، تغاضت عنها الدولة، بما أنّها تخدم مصالحها، و عمل الفقهاء على تنظيمها وتقنينها، ويقوم بها القائمون في الرباطات المنتشرة على السواحل المغربية بدافع ديني تارة، ودنيوي تارة أخرى. كما شارك فيها أحيانا أهل العلم و الفضل، و شارك فيها أحيانا العبيد والذميون، و هو أمر أفقدها صبغتها الدينية الرسمية.

إلا أنّ الغزو الإسلامي بلغ أوجه في عهد سحنون، وبالتحديد في منتصف القرن 3هـ/ 9 م. تمّ ذلك بفضل سيطرة بني الأغلب على جزر صقلية، وبني عامر بالأندلس على جزر سردانية، حيث مثّلت تلك الجزر جسورا متقدمة لتسهيل تنظيم غارات ضد السواحل المسيحية، عرفت" بالغزوالرسمي"، وهو يعني تنظيما رسميا للغزو، و الذي سيعرف أوجه في العهد الفاطمي عندما أعلن الفاطميون عـدم صحة جهاد دون إعـلان الولاء للإمــام[5].

---

[1]- انظـر بالخصوص(*المدونة* ، ج2، ص 39-40). و للمزيد من المعلومات حول الجمارك البحرية انظـر(بـرنشفيك، *تاريخ*، ج2، ص251-253؛ الشتيوي، *مظاهر*،ج1، ص 532-538).

[2]- تجدر الإشارة إلى أنّ الأداءات البحرية ازدادت أيام ملوك الطوائف بالأندلس، لأنّهم كان عليهم أن يدفعوا جعلا للحكام الإسبان الذين يحاربونـهم ويهددونـهم أمنيا(نقو لا زيادة "التجار"، ص 166).

[3]- البرزلي، *جامع*،ج5، ص 280. على أننا لاحظنا من بعض الفتاوي أنّ بعض المسافرين كانت لهم " حرمة لا يتعدى إليهم التفتيش في السفر عند العاشر" (البرزلي، *جامع*، ج5، ص 280). أي أنّهم يتمتعون بحصانة.

[4]- نذكر هنا بهول البحر (الرياح) كشغل شـان لراكب البحـر آنـذاك.

[5]- خـدوري، *الحـرب*، ص 95.

على أنّ رحيل الفاطميين إلى مصر في منتصف القرن 4هـ/ 10م أثّر على البحرية المغربية عموما والبحرية الإفريقية خصوصا فتراجعت، وذلك في مقابل ازدهار البحرية الرومية مع ما رافقها في ذلك من ازدهار للقرصنة المسيحية.

و قد استوحينا من خلال عرض كتب الفقه لمسائل القرصنة، أنّ القرصنة المسيحية كانت ضعيفة أمام تيار النشاط البحري الأغلبي بإفريقية والأموي بالأنــدلس. إلا أنّ تلك القرصنة ستبلغ أوجها في القرن 5هـ/ 11م، عندما انتزع المسيحيون جزر صقلية و سردانية من أيدي المسلمين، لتنطلق منها هجوماتهم على السواحل المغربية، وهو أمر دفع ببعض سلاطين المغرب- ولا سيما الحفصيين بإفريقية- إلى عقد هـدنات و اتفاقيات مع الروم. غير أنّ كتب الفقه أعلمتنا مرات عديدة أنّ الروم لم يكونوا يحترمون تلك الاتفاقيات على الوجه الأمثل. وأنهم كانوا عموما يرومون من تلك الاتفاقيات تحصيل منافع تجارية أكثر من تحقيق مصالح سياسية.

و في الواقع عمل الغزاة و التجار في البحر جنبا إلى جنب، فلم يقـض أحدهما على الآخر في يوم من الأيـام، بل كان التجار هم الغزاة في الوقت نفسه، والغزاة هم التجار في الوقت نفسه أيضا. وكان السلطان بالمرصـاد لهم بالموانئ ينتظر نصيبه من الغنائم أوالأربـاح[1]، مستعملا شتى الوسائل لتحصيل ذلك بما في ذلك من إكـراء التجـار و الغـزاة سفنه بمعلوم مجحف. وهو أمر يـدفعنا إلى النظـر فــي **مشــاكل كــراء السفن**.

[1]- انظر مثالا لذلك في *المعيار*، ج8، ص 299-300.

المبحث الثاني: مشاكل كـراء السفن

بخـلاف النقل على الـدواب، كثر الحديث عن النقل البحري وتعدّدت مصـادره. و من بين تلك المصـادر كتب الفقه.

و قد اهتمت هذه الأخيرة بأمور النقل البحري، فجمعت مسائلها كل من ***المدونة والنوادر*** مع مسائل " **كـراء الـدواب**"، في كتاب " **كـراء الـرواحل والـدواب**[1]". كما أفرد لها كل من **جامع** البرزلي و ***المعيار*** للونشريسي صفحات عديدة خاصـة[2]. بالإضافة إلى تناثر أخبارها في ثناياهما في أبواب متفرّقة[3]. فضلا عن تناثر مسائلها في كتب فقهية أخرى.

و رغم ذلك كله، فإنّ معرفتنا بأمور النقل البحري لم تتحسّن، لأنّ كتب الفقه التي تطرّقت إلى الموضوع لم تتناول بحكم طبيعتها، الجوانب التقنية إلا نادرا[4]، واعتنت بما يلزم شرعيا في بعض المسائل، مثل أجور النقل، وضمان السلع، والشراكة بين أرباب السفن أو الركاب، و حالات الكراء، و مؤاجرة النواتية ونحوها. و في كل الوجوه، كانت هذه المسائل و غيرها مـدعاة إلى الخلاف - في الغالب - بين الركاب و أرباب السفن.

و قد تدخّل الفقهاء[5] في هـذا الباب من زاوية إلزام أرباب السفن علىالوفاء بأماناتهم نحو مستعمليهم، و تضمينهم إذا أخلوا بها، بأن خانوهم مثلا بسرقة[6]، أوغرّروا بسفنهم فعطبت أو غرقت في الطريق[7]. فضلا عما كانت تصيب هذه السفن من " **أمور سماوية**[8]". و من هنا ناقـش الفقهاء مسألة هامة مفادها " **هل كـراء السفن علـى البلاغ**[9]؟".

كما ســدّ الفقهاء الذرائع الموصلة إلى الاستغلال عند عملية الكراء، كالمؤاجرة على النصف[10]، أو التي تفضي إلى الإضرار بالشريك في المركب، كمحاولة بيع أحدهما جزء السفينة، أو إكراهه من غير رضى الآخر، وما ينجرّ من هــذه المنازعـات من أكرية فـاسدة و شـروط مجحفة[11].

---

1 - ***المدونة***، ج11، ص 463؛ ***النوادر***، ج7، ص 91.

2 - انظر البرزلي، ***جامع***، ج3، ص 641 - 659؛ ***المعيار***، ج8، ص 297 - 313.

3 - و لا سيما الجزء الثامن من كتـاب ***المعيار***.

4 - قد أشـرنا إلـى هذا سـابقـا.

5 - يرى كريستوف بيكـار أنّ فقهاء القيروان والمهدية أدّوا في الفترة الأغلبية - الزيرية، دورا كبيرا في تهيئة القانون البحـري، الـذي تبناه مجموع الغرب الإسلامي. إلا أنّ مـا يؤخذ عليه، ربطه هـذه القوانين الفقهية المتعلقة بشؤون البحـر، بالقوانين البحرية البيزنطية (**Picard (ch.), *La mer*, p. 167**).

6 - ابن عمر، ***أكرية***، ص 41.

7 - ***المدونة***، ج11، ص 494.

8 - ***نفسه***، ج11، ص 493؛ البرزلي، ***جامع***، ج3، ص 651.

9 - البرزلي، ***جامع***، ج3، ص 641 - 642.

10 - ابن عمر، ***أكرية***، ص 46 - 47.

11 - ابن عمر، ***نفسه***، ص 41، 46؛ ***المعيار***، ج8، ص 308؛ **Picard (ch), *La mer*, p. 167.**

من جهة أخـرى، كانت المراكب المستعملة في عمليات النقل ضعيفة أمام قوة البحر و شدة الرياح، فكم مرة دفعتها الرياح إلي غير وجهتها، مع ما يترتب عن ذلك من نزاعات تتعلق بفساد البضاعة و ثمن الكراء[1]. وكم مرة أجبرها هيجان البحر علي التخفيف من حمولة المراكب و رمي السلع في البحر[2]. وبما أنّ أصحاب السلع كانوا يتضرّرون من جراء ذلك، فقد كانوا يرجعون على من لم تلق سلعهم إلى البحر، أملا في تعويض بعض ما ضاع لهم[3]. و قد مثّل ذلك محل خلاف كبير بين الركاب أنفسهم، فضلا عن خلافاتهم مع أرباب السفن، سيما أنّ هؤلاء كانت سفنهم معرضة عند هول البحر للعطب أو الغرق، و في أحسن الأحوال تبتلّ الأمتعة، مما يحدث خلافا بين الركاب عند القسمة، حتى لو كانت كل حمولة معينة، فما بالك إذا كانت مختلطة[4].

[1] - *المعيار*، ج8، ص 308؛ *فتاوى ابن رشد*، ص 1541.

[2] - *المعيار*، ج8، ص 292، 308، 311. وغيرها كثيرة.

[3] - *نفسه*، ج8، ص 312.

[4] - ابن عمر، *أكرية*، ص 31 - 33؛ *النوادر*، ج7، ص 113 - 114.

1 ـ المشاكل المرتبطة بالسفينة وربها

نعني بذلك التصرفات الناجمة عن رب السفينة، والتي قد تؤدّي إلى سوء تفاهم بينه و بين ركاب سفينته، قد يفضي أحيانا إلى فسخ العقد المبرم بينهما، أواللجوء إلى المقاضاة و ما ينجرّ عن ذلك من تضمين أرباب السفن[1].

من أمثلة تلك التصرفات خيانة[2] رب السفينة أو تغريره أو خطأه في حمل المتاع الذي استحمل عليه[3]، أو كذبه[4]، أو تضييعه المتاع بإهمال[5]، أو سرقة[6]، أوتعدّ[7]، و نحوها.

و كذلك النوازل الطارئة على السفينة أثناء السفر بسبب هول البحر أولصوصه، مثل عطب[8] المركب أو غرقه[9].

أ ـ المشاكل المرتبطة بالسفينة

قدّمنا سابقا أنّ أهوال البحر و في مقدمتها **"الرياح العاصفة"** كانت مصدر قلق و خوف كبير لدى المسافرين في البحر. ذلك أنّ هول البحر كثيرا ما يقترن بغرق السفينة أو عطبها، و في أحسن الأحوال تغيير وجهتها إلى وجهة غير مقصودة، قد تكون معلومة أو مجهولة[10]. فغرق السفينة أو عطبها نتيجة من النتائج التي قد يفضي إليها هول البحر.

و إذا كان يرجى من عطب السفينة نجاة ركابها وإنقاذ حمولتها ـ ولو جزئيا ـ في أغلب الأحوال، فإنّ غرق السفينة ـ في الغالب ـ يعني هلاك ركابها، وذهاب حمولتها ـ كليا أو جزئيا ـ و لا سيما إذا وقع الغرق في وسط البحر[11].

فالغرق أشد أخطار البحر على المسافر، فهو يهدّده في كل آن وحين، فضلا عن أنّه لا يتيح له فرصة توقعه والاحتياط له و الإفلات منه. وقد أدّى هذا التهديد المستمر إلى نشوء شعور عام عند المسافرين وحتى المقيمين، وهو شعور

---

1 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 38؛ *المعيار*، ج8، ص 177.

2 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 39؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 645؛ *المعيار*، ج10، ص 406.

3 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 51.

4 ـ ابن عمر، *نفسه*، ص 43.

5 ـ *المعيار*، ج8، ص 308 ـ 309.

6 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 41.

7 ـ *المدونة*، ج11، ص 494.

8 ـ *المعيار*، ج8، ص 206.

9 ـ *النوادر*، ج7، ص 107، 111؛ *المعيار*، ج4، ص 490.

10 ـ *النوادر*، ج1، ص 423، ج7، ص 109؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 147.

11 ـ ورد في *النوادر* أنّ سفينة غرقت واستخرج نصف قمحها (ج7، ص 111).

الخوف. فالبحر على عكس الصّحراء خطـر مـاحق، لا تطمئن له النفس، ولا تقبل عليه و لا على ركوبه إلا اضطرارا. و قد عبّر الرحالة المغاربة والأندلسيون الذين ركبوه عن هـذا الشعور أحسن تعبير[1].

و كـارثة " غـرق السفينة" هو السبب المباشر في تبني علماء المالكية موقف" **الخوف المفرط من ركـوب البحـر**[2]". و قد شغلت هذه الكارثة اهتمامهم في فتاويهم، لكن من ناحية ما يلزم من ذلك من أحكام شرعية، مثل مسألة ثبوت الكراء على ذمة الركاب - في حالة الغرق - أو عدمه، و بيان كيفية إرث الأموات ونحوها.

جاء في *الأكرية*:" **قال ابن حبيب: إذا غرقت السفينة غرقا...، لم يكن لمكري السفينة شيء من الكراء**[3]". وورد في *النوادر*:" **قال مالك ... ولو كان حمل الطعام أوالعروض في سفينة، فغرقت غرقا معروفا، لم يجب لرب السفينة من الكراء شيء...**[4]".

و حكـى الونشريسـي في *المعيار*، أنّ سفينة من نـوع "**القرقـورة**" تحمل حجّاجا مغـاربة،غرقت عام 779هـ/ 1377م "**بحوز الإسكندرية**"، وفقدت جميع ركابها، فوجّه سؤال إلى الأستاذ أبي سعيد بن لب (ت 782هـ/ 1380م) يستفسر فيه عن كيفية إرث المفقودين[5].

و بالإضافة إلى كون الرياح تتسبّب في إغراق السفينة مباشرة، فإنّها كانت تدفعها أحيانا إلى سفينة أخرى فتصطدمها و تغرقها. وقد وجّهت إلى مالك مسألة في هـذا الصدد[6].

و شملت أيضا أسباب غرق السفينة قلة الماء وتجاوز الشحن. جاء في *جامع* البرزلي:" **..و السفينة إذا غرقت في ثلثي الطريق لقلة ماء أو تجاوز شحن...**[7]".

على أنّ هذه الأسباب كانت تؤدّي أحيانا إلى عطب المركب دون أن تغرقها، عبّرت كتب الفقه عن ذلك أحيانا" **بانكسار المركب أو انفتاحه**". فمن كتاب ابن سحنون:" **أنّ قاضي طـرابلس كتب إلى سحنون يسأله عن مركب عطب**

---

[1] - ابن جبير، *رحلة*، ص 9 - 10، 293 - 297؛ ابن بطوطة، *رحلة*، ص 26. على أنّ الرحالة التمكروتي ذكر أنّ مما يحكى ببلاد المغرب " أنّ رجلا ممن امتحن في البحر وابتلي ببلائه حلف أن لا يسكن إلا في بلد لا يعرفون البحر ولا آلاته، فرفع مقذافا، و جعل يسير به من بلد إلى بلد، و يعرّفه الناس، إلى أن أتى به درعة (مدينة بالمغرب الأقصى)، فقال لأهلها: ما هذا؟ فقالوا هـذه آلة يدخل بها الخبز في الفرن و يستخـرج بها، فسكن هناك" (أحمد الشتيوي، *مظاهر*، ج1، ص 479). وهذا شاهد على تغلغل الخوف من البحر في نفوس المغاربة.

[2] - ابن أبي زيد، *الجامع*، ص 283؛ *النوادر*، ج3، ص 183؛ ابن رشد، *البيان*، ج18، ص 106؛ ابن عاشور، *التحرير*، ج2،. ص 82.

[3] - ابن عمر، *أكرية*، ص 29.

[4] - *النوادر*، ج7، ص 107.

[5] - *المعيار*، ج4، ص 490. و كم من أشخاص ركبوا البحر ثم لم يوجد لهم خبر البتة (البرزلي، *جامع*، ج5، ص 181).

[6] - *المدونة*، ج11، ص 492؛ ابن عمر، *أكرية*، ص 51.

[7] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 650 - 651.

ببـرقة...[1]". وورد في *القوانين الفقهية*:" **وإذا اصطدم مركبان في جريهما فانكسر أحدهما أو كلاهما، فلا ضمان في ذلك**[2]". و سئل المازري عن مركب متّجه إلى مصر" **فلما وصل لنبدوشة انفتح المركب، لكنه لم يغرق وردّ سالما إلى المهدية**[3]". و ذكر المالكي في *رياض النفوس* مثالا حيا لانفتاح المركب. فقد ركب سعيد القطان (أخ الفقيه ربيع القطان) مركبا من المهدية يريد مصر، مع جملة من المسافرين، فلما جروا أياما انفتح المركب، فاضطروا للرجوع إلى مرسى قبودية، وفرّغوا شحنة المركب لإصلاحه، إلا أنّ الثقة لم تعاودهم في ركوب المركب ذاته، "**و أردنا أن ندع المركب و كراءه و نركب في غيره، فبتنا مغمومين ونحن ننازع أنفسنا على الخروج منه، حتى جاء كتاب ربيع إلى سعيد أخيه**"، ليطمئنهم بأنّ المركب يصل " **سالما بكل ما معه من الشحنة...**[4]".

و نستنتج من هذه النصوص أنّ عطب المركب يعني انفتاحه، أي خروج فتحة تحته بانكسار بعض أخشابه، فيدخل منها الماء، ومن هنا يأتي دور خدم المركب من النواتية لسدّ الفتحات التي يتسرّب منها الماء، و" **قلفطتها**[5]". وفي أثناء ذلك، قد تغيّر وجهة المركب إلى أقرب ميناء، تفاديا للغرق، وحرصا على سلامة المسافرين و أمتعتهم[6].

و عنـدما تغرق السفينة أو تعطب أو تتوقف في بعض الطريق بأيّ سبب من الأسباب[7]، فإنّ الخلاف بين رب السفينة و مكتريها حاصل لا محالة، لأنّ الأول سيطالب بكرائه، في حين أنّ المكتري سيرفض دفع ذلك إلا ببلوغه المقصد. وهنا تدخّل الفقهاء لحل النزاع، و اختلفوا هل كـراء السفن على البلاغ؟

ذهب مـالك إلى أنّ كـراء السفن يكون على البلاغ. قال مالك:" **إذا غرقت السفينة فليس لها كـراء، لأنّ كراء السفن على البلاغ**[8]". وقال أيضا:" **لأن كراء السفينة على البلاغ، و بناء على ذلك، فإن هي غرقت ثلثي الطريق فلا كراء لصاحبها و لا ضمان عليه في شيء من ذلك**[9]". وقال ابن القاسم لسحنون:" **إنّ مالكا قال هكـذا، و أبـى أن يـرجع عنه وثبت عليه**[10]".

وقد فرّق مالك بين حكم البر و البحر، أي بين الدابة والسفينة، فقال:" **له في البر بحساب ما سار من المسافـة، ولا حقّ له في البحر حتى يصل إلى المكان**

---

1 - *النوادر*، ج7، ص 114.

2 - الكلبي، *القوانين*، ص 218.

3 - *المعيار*، ج8، ص 206.

4 - المالكي، *رياض*، ج2، ص 330. و في النص إشارة إلى أنّ عطب المركب، كان مصـدر خـوف كبير للمسافرين.

5 - *النوادر*، ج10، ص 345؛ *المعيار*، ج8، ص 308 - 309.

6 - يبدو من خـلال فتاوي العلماء، أنّ أغلب تلك المراكب المعطوبة كانت تسلم من الغـرق (انظر مثلا *أكرية*، ص 29 - 30؛ *النوادر*، ج7، ص 114؛ *المعيار*، ج8، ص 206)، و نحوها.

7 - مثل قلة الماء، أو خوف العدو، أو حصول فتنة في البلد المقصود (ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 132؛ *المعيار*، ج2، ص 114).

8 - *المدونة*، ج11، ص 496.

9 - *نفسه*، ج11، ص 493.

10 - *نفسه*، ج11، ص 493.

الـذي يقصــده[1]". بل إنّ مالكا يرى - كما رواه ابن المواز - أنّ المركب " **إذا بلغ البلد الذي قصده فركبه هول من فوره في حين بلوغه، فلم يمكنهم التفريغ من أجل الـهول حتى عطب المركب، فلا كراء لصاحب المركب، وحكمه في ذلك حكم من لم يبلـغ، إلا أن يكون قد أرسى و اشتغلوا بغير تفريغ المركب، وكانوا قادرين على تفريغه، فتوانوا في ذلك حتى ركبهم الـهول، فعطب المركب فلصاحبه الكراء، لأن التفريــط من قبلهم. و إن كان قد أرسى في المرسى، وأخذوا في تفريغ المركب من غير تفريــط، فأخرجوا بعــض الشحنة، ثم ركبهم الـهول، وحال بينهم وبين تفريغ ما بقي، فعطبت السفينة، فإن على الذين سلم متاعهم الكراء، وما ذهب في المركب فلا كراء له، و حكمه حكم من لم يبلغ...**"[2].

و هكذا قـاس مالك كراء السفن على البلاغ " **بالجعل**" الذي لا يجب للمجعول له إلا بتمام العمل[3]، و هو قياس غير جلي. كما أنّه لا يعتبر كثيرا مصلحة رب السفينة، و كأنّه لا يشجّعهم على عملهم. ألا يذكّرنا ذلك الموقف عند مالك - ولو جزئيا - بموقفه من ركوب البحر و هو الكراهة، كأنه يسعى من وراء تلك المواقف المتشددة تجاه شؤون البحر إلى تثبيط همم الناس عنها و تنفيرهم.

و من علماء المالكية الذين سايروا مالكـا في موقفه من أنّ كراء السفن على البلاغ نذكر: عبد الملك بن حبيب الأندلسي[4]، ومحمد بن عمر (ت 297هـ/ 909م) حيث قال:" **و قول مـالك ... على البلاغ أحب إليّ**"[5]. و أبو نصر الـداودي (ت 402هـ/ 1011م) حيث يقول:"**عليهم** [أي أرباب السفن] **العمل حتى يبلغوا منتهى سفرهم، فإن منعهم أمر حتى فات الإبان، فلا شيء لهم، ويردون ما قبضوا إن قبضوا شيئا**"[6]. وكذلك ابن أبي زيد القيرواني حيث يرى في الرسالة أن " **لا كراء لرب السفينة إلا على البلاغ**"[7]. و يقول أيضا:" **أما الكراء فإنهم إذا رجعوا إلى الموضع الذي منه ركبوا، فلا كراء على أحد في السفينة في نفسه، ولا فيما حمل...**"[8]. " **و ما هلك بالمرسى بعطب أو رمي قبل أن يصلوا إلى النزول، فلا كراء فيه إلا البلاغ و السلامة...**"[9].

أما ابن القاسم، فيبدو من خلال النصوص أنّ له رأيين بخصوص هذه المسألة. فقد روى عن مالك في *المدونة* ، أنّ السفينة إذا غرقت ليس لها كراء، لأنّ

---

1 - *المدونة* ، ج11، ص 429، 496؛ ابن عمر، *أكرية* ، ص 26 - 27.
2 - ابن عمر، *أكرية* ، ص 27.
3 - ابن رشد، *البيان* ،ج9، ص 149.
4 - ابن عمر، *أكرية* ، ص 27.
5 - ابن عمر، *نفسه* ، ص 26.
6 - البرزلي، *جامع* ، ج3، ص 641؛ *المعيار* ، ج8، ص 297 - 298؛ Idris (H.R), "Commerce maritime", p. 236.
7 - ابن أبي زيد، *الرسالة* ، ص 113.
8 - ابن عمر، *أكرية* ، ص 24 - 25.
9 - ابن عمر، *نفسه* ، ص 28.

كراء السفن على البلاغ[1]. و قال محمد بن عمر الإسكندراني:" **إنّ أحكام البحر عند مالك وابن القاسم على البلاغ**[2]". هذا من نــاحية.

من نــاحية أخــرى، روى ابن أبي جعفر عن ابن القاسم، أنّ السفينة " **إذا غرقت في لجّة البحر، أو ردّتها الريح إلى حيث أقلعت أو خافوا لصوص البحر فرجعوا، يكون لها من الكراء بحساب ما بلغت، كان الكراء على قطع البحر أو الريف**[3]". كما نقل ابن أبي زيد عنه أيضا" **فيمن تكارى من نوتي إلى الإسكندرية، فلما بلغ المكندس**[4] **وقف الماء قال. يحاسبه بقدر ما بلغ**[5]".

يتّضح من هذه النصوص أن لابن القاسم رأيين في المسألة: رأي يقول بكراء السفن على البلاغ، و آخر يقول إنّ ذلك بحساب ما بلغت. ولا ندري هل إنّ الواقع المعاش هو الذي حتّم على ابن القاسم تبنّي رأي ثان مغاير لرأي مالك حتى يكون رأي هذا الأخير أقرب إلى الواقع أكثر؟ بما أنّ مصر بلدة تفتح على البحر. وإذا صح هذا، ألا يمكن الحديث عن ظاهرة تطويع الفقه المالكي للواقع المعاش من قبل علماء المالكية؟

وعلى خلاف موقف مالك من أنّ كراء السفن على البلاغ، ذهب ابن نافع إلى ربط الكراء بقدر ما سارت السفينة. " **على رب المتاع بحسب ما بلغت السفينة**[6]". فابن نافع بهذا الرأي جعل " **حكم السفينة حكم البر**[7]"، تكــون قيمة كــرائها بقــدر المسافة المقطوعة دون اعتبــار للبلاغ، وهو قياس رفضه مالك - كما تقدم - و مثّل عنصر اختلاف بين علماء المالكية[8].

أما أصبغ بن الفرج (ت 255هـ/ 839م) فقد قال: " **إن ردّت الريح المركب لمحل إقلاعه دون بلوغهم حيث يمكنهم النزول من الريح فلا شيء عليهم، و إن بلّغهم حيث يمكنهم النزول فعليهم بقدر بلوغهم... وإن ردّتهم إلى محل إقلاعهم باختيارهم فعليهم الكراء، و إن كان بإكراه منهم سقط عنهم، وإن طلب ذلك الركاب لعذر عدو، أو لصوص أو روم سقط عنهم إن لم يكن محل أمن، فإن كان محل أمن ردّوا إليه و لزمهم من الكراء ما نــالهم...**[9]".

---

1 - *المدونة*، ج11، ص 496؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 149.

2 - ابن عمر، *أكرية*، ص 26؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 641؛ الخشني، *أصول الفتيا*، ص 148.

3 - ابن رشد، *البيان*، ص ج9، 149 - 150.

4 - اسم مدينة غير واضح على حد قول محقق مخطوطة *النوادر*.

5 - *النوادر*، ج7، ص 109.

6 - *المدونة*، ج11، ص 493؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 651؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 149 - 150.

7 - الخشني، أصول الفتيا، ص 148. غير أنّ ابن نافع اشترط أن يحصل للمكتري منفعة عند عطب السفينة أو غرقها. فإن رجعوا إلى حيث أقلعوا، ووقع بعد الرجوع فسخ أو إقــالة للعقد، " فلا حصة لرب المركب إذ لم تحصل له منفعة البتة" (البرزلي، *جامع*، ج3، ص650).

8 - يرى أشهب بن عبد العزيز أنّ كراء السفن بحساب ما سار من الطريق (ابن عمر، *أكرية*، ص 26).

9 - البزلي، *جامع*، ج3، ص 641 - 642؛ الخشني، *أصول*، ص 148؛ *النوادر*، ج7، ص 109 - 110.

أمّا سحنون، فيبدو أنه مال إلى رأي ابن نافع الذي يقول:" إنّ كراء السفن **بحسب ما سارت من الطريق**[1]". فقد قال محمد بن عمر الإسكندراني:" **اختلف أصحابنا في المركب إذا عطب في بعض المسافة فسلم المتاع أو لم يسلم... فروى سحنون عن أشهب و ابن نافع: إنّ له بحساب ما سار في البر والبحر، و كان سحنون يقول به، و يحكم أنّ على التجار غرم الكراء، و إذا ذهب المتاع فهي مصيبة دخلت على التجار**[2]". كما ذكر سحنون أنّ المركب لو "**بلغ نصف الطريق، ولم يستطع النفوذ إلى الموضع، فرجع كما هو إلى الموضع الذي خرج منه، فإنّ عليه نصف كراء المسافة الأولى، و عليه في رجوعها كراء مثله**[3]".

و في رسالة موجهة إلى سحنون من قاضي طرابلس، يسأله عن " **مركب متجه إلى طرابلس عطب ببرقة**"، فعرض سحنون في جوابها رأي مالك في المسألة بأنه على البلاغ، و كذلك رأي ابن نافع بأنّ له بحساب ما بلغ. ثم اختار رأي هذا الأخير قائلا: " **إنّ رب المركب يعطى بقدر ما انتفع به أهل هذه الأحمال من مصر إلى برقة...**[4]". أليس في هذا الاختيار من سحنون محاولة لتقريب الفقه المالكي إلى الواقع المعاش أكثر؟ و لا شكّ أنّ مثل هذا الموقف من سحنون يشجّع أصحاب السفن على تنمية مشاريعهم البحرية، و بالتالي ازدهار التجارة البحرية.

على أنّ موقف يحيى بن عمر من هذه المسألة لم يخل من الطرافة. فقد أيّد مالكا في مسألة كراء السفن على البلاغ، و أدخل عليها تدقيقين: الأول يخص وجوب إفراغ الحمولة في البر، و الثاني ربطه بنوعية الاتفاق المبرم بين رب السفينة و التاجر[5]. فقد سئل يحيى بن عمر " **عن القوم يكترون في المركب فيشحنونه ثم يدفعون من المرسى، فيتجرون ما شاء الله، ثم يعطب في بعض الطريق أو تردهم الريح إلى المكان الذي منه ركبوا أو إلى غيره من الموضع...فأجاب: إن كان كراؤهم على أن يقطعوا البحر مثل الكراء إلىصقلية من إفريقية أوالأندلس فيتجروا في البحر ثم ردتهم الريح إلى الحائط الذي منه ركبوا... و لم يكن للركاب فيما جروا من الطريق منفعة فلا كراء لصاحب المركب. وإن كان كراؤهم مع الريف مثل أن يكروا من مصر إلى إفريقية، وأشباه ذلك فجرى المركب بعض المجرى ثم عطب، فلصاحب المركب من الكراء بحسب ما جرى من المسافة**[6]".

و قد تعرّض إلى هذه المسألة أيضا أبو عمران الفاسي. غير أنه يبدو من خلال النصوص أنه أخذ بالرأيين فيها، نعني رأي مالك وابن نافع بخصوص هذه المسألة. فقد أجاب أبو عمران الفاسي ـ على خلاف أبي نصر الداودي ـ في مركب

---

1 ـ *المدونة*، ج11، ص 497؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 642.

2 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 26 ـ 27.

3 ـ ابن عمر، *نفسه*، ص 22.

4 ـ *النوادر*، ج7، ص 114. و لسحنون مثل هذا الرأي في *النوادر*، ج7، ص 111.

5 ـ نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، (" البحر و شؤونه"، ص 58).

6 ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 28 ـ 29؛ *النوادر*، ج7، ص 111؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 149 ـ 150 ؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 641؛ *المعيار*، ج8، ص 311.

عطب في الطريق، بأنّ " **عمل النواتية لا يذهب باطلا**[1]"، أي أنّ الكراء بقدر ما سار المركب. و بعبارة أخرى، أنّ الكراء للنواتية بقدر ما ساروا من الطريق.

ثمّ إنّ أبا عمران الفاسي أفتى في مركب أخذه اللصوص في الطريق، بأنّ " **لا كراء لصاحب المركب، لأنّ في السفن على البلاغ، فعطب المركب كهلاكها**". بل إنّ أبا عمران يقول:" **و لو بلغوا البر و لم يمكنهم النزول حتى أدركهم العدو، فأخذهم فهو كوسط البحر**[2]". أي لا كراء لرب المركب إلا بالبلاغ.

أما ابن رشد، فيبدو أنه مال إلى رأي ابن نافع حيث قال:" **إن ردّ كراء السفن إلى حكم الإجارة** [كما قال ابن نافع] **أولى من ردّه إلى حكم الجعل** [كما قال مالك]، **و هو** [في رأيه] **أظهر في القياس**[3]".

و الملاحظ أنّ جل العلماء المغاربة مالوا إلى رأي ابن نافع بخصوص هذه المسألة. و الذين أيّدوا مالكا في رأيه أدخلوا عليه تدقيقات أو تعديلات، تتناسب والواقع المعاش بالغرب الإسلامي، و ذلك حرصا منهم على ردّ بعض الاعتبار - على الأقل - لمصالح أرباب السفن، الذين - بدورهم - لم يسلموا من مشاكل متفرقة ترتبط بهم.

---

[1] - *المعيار*، ج8، ص 298.

[2] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 650؛ *المعيار*، ج8، ص 302.

[3] - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 150.

ب ـ المشاكـل المـرتبطة برب السفينة

هـي مشاكل متنوعة، تصدر عن رب السفينة، وتفضي إلى الخلاف بينه وبين من يتعامل معه من شريك أو تاجـر أو نوتـي.

والسفينة التجـارية لها ثلاثة أطـراف: مـالكها ووكلاؤه، والتجـار المتعاملون معه[1]، و البحـرية أو النواتية.

و مـالك السفينة هو ربها أو صاحبها. وهو من استعمل على حمل متاع من مرسى إلى مرسى آخر بسفينته. و قد لا يصاحب رب السفينة سفينته في الرحلة، و في تلك الحالة يوكّل عليها غيره عرف بـ" **وكيل المركب**[2]". كما كان يستأجر لسفينته نواتية يخـدمـون فيها. وهـو أمـر أجـازه الفقهاء " **لأنّه لا تجـري سفينـة إلا بهم**[3]".

إلا أنّ ظاهرة استغلال أرباب السفن للنواتية كانت منتشرة في المجتمع، و لم يحاول الفقهاء مقاومتها كما ينبغي، حيث يبدو من خلال النصوص الفقهية، أنّ الفقهاء لم يكونوا حريصين على حفظ حقوق النواتية مثل حرصهم على حفظ حقوق رب السفينة، و التجار المتعاملين معه. ويقدّم محتوى كتاب " ***أكرية السفن***" لابن عمر أحسن مثال على ذلك[4].

فقد وقع تناول حقوق النواتية فيه في باب قصير جدا، قبل الدخول رسميا في الكتاب[5]. و قد رخّص الفقهاء لمالك السفينة في عدم ضبط مدة معينة لعملهم، كما لم يحدّدوا طريقة ضبط أجرهم[6]، فتبقى الحرية لرب السفينة، " **فالسفن شيء الأصل و النواتية الفرع**[7]".

و علاوة على ذلك، فإنّ هؤلاء النواتية في السواحل المغربية ـ على الأكثر ـ هم موسميون، لم يكن هناك عقد دائم يربطهم بأرباب السفن[8]. بل إنّ شرعية عدم

---

[1] ـ سنتوسع فـي هـذا لاحـقا.

[2] ـ *المعيار*، ج10، ص 406. و كان الذي ينوب السلطان في السهر على أمتعته يطلق عليه " وكيل السلطان" (*المعيار*، ج8، ص 309.

[3] ـ ابن *أكرية*، ص 13.

[4] ـ اكتفى سائر كتب الفقه بتناول "حقوق النواتية" في ثناياها بصفة متناثرة وفي أسطر قليلة.

[5] ـ في باب" أكرية النواتية في السفن" في ثلاث صفحات فقط (ابن عمر، *أكرية*، ص 13 ـ 15). فهو مجرد مدخل اتّسم بالعمومية والضعف المفاهيمي.

[6] ـ لم يدخل الفقهاء عموما كراء النواتية في السفن في حديث " من استأجر أجيرا فليؤاجره بأجر معلوم إلى أجل معلوم"، وذلك قياسا على جواز اكتراء السفينة من بلد إلى آخر دون أن يضرب له أجل معلوم، إذ إنّ السفينة شيء لا يملك، وإنّما هي مسخرة تسخير الريح و البحر (ابن عمر، *أكرية*، ص 14).

[7] ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 13.

[8] ـ بالكحلة(عادل)، *بحارة الساحل*، ص 72.

ضبط العقد لمدة- كما ذكر محمد بن عمر- يمكن أن تعـرض النواتية إلى الطـرد لسبب أو لآخـر[1].

و هكـذا تكون قيمة وسيلة الإنتاج أرفع من قيمة العمل، وبالتالي يكون هناك مجال واسع لاستغلال رب السفينة للنواتية. بالإضافة إلى ذلك، لا يوجد ذكر لضمان فردي أو عائلي للنواتية في حال الغرق أو ضياع الأموال أو التعرض لحادث في السفينة، في حين أنّ هناك تفصيلا لحقوق التجار في حال الغرق أو التلف أو طرح أمتعتهم[2].

و شملت وجوه الاستغلال أيضا بعـض أنواع الأكرية والبيوع الفاسدة التي كان يعمد إليها أحيانا بعض أرباب السفن. و قد منعها الفقهاء لما فيها من الغرر والتغرير مثل بيع المركب و البحر هائج [3]، أو بيعه وهو في "**لجج البحر مشحونة وقد غاب أكثرها في الماء و داخلها مستور بالشحنة**"[4]. ومن صور الأكرية والعقود الفاسدة الكراء على النصف. قال مالك:" **لا أحب أن يدفع الرجل سفينته أو دابته على نصف كسبها، و هذا غدر لا يـدري بكم أخذ سفينته**[5]".

و كذلك يفسخ كراء من دفع إلى جماعة " **دنـانير و سفينة**" وقـال لهم:"**ما ربحتم من شيء فلي الثلثان و لكم الثلث**[6]"، لما فيه من الاستغلال والغرر، كما منع الفقهاء كراء السفن في وقت لا تركب أو لا تصلح للركوب[7]، ولا نـدري هل في استبـاق التجـار على كراء السفن قبل الآجال إشارة إلى قلة السفن مع ازدياد الطلب عليها؟ و لعل مثل تلك الظروف كانت تـدفع أربـاب السفن إلى فرض شروط مجحفة على التجار، مثل اشتراطهم أن لا ضمان عليهم في الطعام، وهو شرط أبطله الفقهاء، و إن تمادوا على ذلك فالعقد فاسد.[8] ووجه الاستغلال في هذا بيّـن.

و من صور الاستغلال أيضا، بعض الحيل التي قد يلجأ إليها رب السفينة تجاه التجار، كحمل أمتعته في سفينة اكتراها مكتريها بعينها واشترى ركوبها كلها. قال مالك في *المدونة*:" **و كذلك السفينة يتكاراها الرجل فليس لصاحبها أن يحمل شيئا فيها، لأنّ ذلك قد صار للمكتري**[9]". أما إذا لم يكن المكتري قد اشترى ركوبها كلها، فلرب السفينة أن يملك قسما من الشحنة لنفسه أو لغيره بكراء أو بدونه[10].

---

[1] - و يبدو أن عددا من هؤلاء النواتية هم أصلا- في الغالب -سماكون، كانوا يستغلون موسم التجارة لمحاولة التعاقد مع أحد أرباب السفن التجارية (عادل بالكحلة، *بحارة*، ص 72).

[2] - ابن عمر، *أكرية*، ص 19 - 42.

[3] - البرزلي، *جامع*، ج 3، ص 88.

[4] - أما بيع السفينة وهي مرساة و قد أحاط بها حتى يرى ظاهرها وباطنها فهو جائز، و كذا بيعها بعد الوصول و قبل التفريغ (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 89).

[5] - ابن عمر، *أكرية*، ص 47. على أنّ الفقهاء أجازوا أن يعطي الرجل سفينته إلى آخر يعمل عليها يوما لنفسه و يوما لرب السفينة (ابن عمر، *أكرية*، ص47).

[6] - ابن عمر، *أكرية*، ص 47.

[7] -البرزلي، *جامع*، ج3، ص 656 .

[8] - ابن عمر، *أكرية*، ص 41 .

[9] -*المدونة*، ج11، ص 416.

[10] -*المعيار*، ج 9، ص 78 .

على أنّ خيانة رب السفينة أو كذبه مثلا مصدري خــلاف كبير بينه و بين التجــار. و قد أعلمتنا كتب الفقه أنّ التجار ما كانوا يصاحبون – في الغالب- سلعهم، و إنّما كانوا يكترون سفينة أخـرى للحاق بأمتعتهم[1]. وكان غيابهم هـذا فرصة مواتية لأرباب السفن للقيام بخيانتهم. و قد تعددت صور تلك الخيانة فمنها، سرقة المتاع. فكم من سفينة وصلت إلى الميناء و قد نقصت حمولتها، و ادّعى ربها أنّ البحر هـال عليه فاضطر إلى رمي بعض السلع[2]؟

و كذلك بيع المتاع ببعض الطريق من غير بينة. وقد يكون له عذر إذا عطبت السفينة فخاف عليه الغرق أو الضياع. و إذا لم يكن هناك عذر، فإنّ الأمر يتعلق بغش رب السفينة، و في تلك الحالة خيّـر الفقهاء صاحب المتاع بين أخذ ثمن المتاع أو مثله[3].

و بالنسبة إلى كذب رب السفينة، فكم من سفينة وصلت إلى الميناء وادعى ربها أنه لم يشحن عنده إلا أقل مما ادّعى به صاحب المتاع[4]. وقد توصّل الفقهاء إلى حل في ذلك، حيث " **ينظر في الشامل**" – و هو سجل تسجّل فيه حمولة السفينة- حتى يتبيّن كـذب رب السفينة وخيانته[5].

و من صور كـذب رب السفينة أيضا، تواطؤه مع تـاجر أوسق مركبه بطعام مثلا، و يريد أن يبيع هـذا الطعام الموسوق في المركب إلى رجل آخر بكيل وهمي، فيشهد على ذلك رب السفينة شهادة زور[6].

و يلحق بما سبق من المشاكل المرتبطة برب السفينة، خطأه في حمل المتاع الذي استحمل عليه. و في تلك الحالة خيّر الفقهاء صاحب المتاع بين أخذ قيمة المتاع في البلد الذي حمله منه، أو ردّه لحمل متاعه إن كان تعديا، ولا كراء عليه في ذلك على اختلاف بين الفقهاء[7].

و هناك مشاكل أخرى متأتية من إهمال رب السفينة أو تعديه، مثل ما حصل بسفينة تونسية وصلت إلى الإسكندرية آخر النهار " **فأبى قائد المركب الدخول حتى يدخل بالغد، فأصابه هول بالليل فمنعه من الدخـول حتى عطب**[8]". ولم يكن لـركاب هـذه السفينة مسامحة هـذا القائـد بسهولة.

أو مثل أن يهمل رب السفينة سدّ الثغرات التي يتسرب منها الماء، فينفلت الماء من أسفلها و يفسد الطعام[9]. و مثل هـذه التصرفات التي تعبر عن اللامبالاة سيكون محل خلاف بينه و بين ركاب سفينته.

---

[1] - ابن عمر، *أكرية*، ص 43 .

[2] - ابن عمر، *نفسه* ، ص 41، 43.

[3] - ابن عمر، *نفسه*، ص 39.

[4] - ابن عمر، *نفسه*، ص 37.

[5] - ابن عمر، *نفسه*، ص 37. وردت في *المعيار* كلمة "شرنبل" وتعني الـدفتـر الـذي تسجل فيه البضائع (ج9 ، ص 115- 116).

[6] - البرزلي، *جامع*، ج 3، ص 88.

[7] - ابن عمر، *أكرية*، ص 51.

[8] - *المعيار*، ج 8 ، ص 306.

[9] - *نفسه*، ج8 ، ص 308- 309.

على أنّ تلك الخلافات لم تقتصر على أرباب السفن و ركابها فحسب، بل نشبت أيضا بين أرباب السفن أنفسهم، بما أنّ السفن كانت تمتلك أحيانا بالشركة. وقد طرحت في كتب الفقه مسائل كثيرة تتعلق بالخلافات بين الشركاء في السفن، تدخّل الفقهاء فيها في أكثر من مرة لإيجاد حل وسط بينهم، وإن أدّى ذلك إلى بيع السفينة كآخر حل. وأغلب هذه الخلافات تتمثل في الاختلاف في كيفية الاستعمال أو الاختلاف في المقصد.

فمن أمثلة الاختلاف في كيفية الاستعمال نذكر المسألة التي قضى فيها سحنون بين رجلين" **لهما سفينة فأراد أحدهما أن يحمل في نصيبه متاعا له، وليس لصاحبه شيء يحمله، فقال الذي ليس له شيء لا أدعك تحمل فيها شيئا إلا بكراء، قال الآخر: أنا أحمل في حصتي. فأجاب: له أن يحمل في نصيبه ولا يقضي عليه لشريكه بكراء، فإما أن يحمل مثل ما حمل صاحبه من الشحنة و المتاع، وإلا بيع المركب عليهما**[1]".

كما سئل أبو محمد ابن أبي زيد " **عن مركب بين رجلين بنصفين خرب أسفله حتى لا ينتفع به إلا بإصلاحه. فأصلحه أحدهم بغير إذن شريكه، فطلبه بنصف النفقة فأبى الآخر، فأجاب هو بالخيار بين أن يعطيه نصف ما أنفق، والمركب بينهما، أو يأخذ من شريكه نصف قيمته خرابا إذا شاء شريكه، فإن أبيا فالمركب بينهما، و يكون للذي أنفق بقدر ما زادت النفقة فيه مع حصته الأولى، مثل أن تكون قيمته خرابا مائة، ومصلوحا مائتين، فللذي أصلح ثلاثة أرباعه**"[2].

و سئل القابسي بدوره" **عن مركب بين أشراك سافر به أحدهم إلى صقلية فأعطاه بعض الشركاء رباعيته، و قال اشحن لي بها في خاصتي، فعمد إلى اللوح و أشحنه بطعام نفسه، و رد عليه الرباعية وقال له: شحنت فيه كما أكروا على كذا و كذا من المائة، فقال له هذا الشريك وسائر الشركاء : الكراء بأكثر من هذا، فما الذي يلزمه في حصة الشركاء، و في حصة الشريك الذي دفع إليه الرباعية أيضا؟ و هل يلزمه كراء المثل طعاما في البلدة التي قدم إليها، أم يلزمه قيمة ذلك دراهم في البلدة التي أشحن منها**[3]؟.

و من أمثلة الاختلاف في المقصد بين الشركـاء، مـا قضى فيه ابن سحنـون" **في المركب بين الشركاء يريد بعضهم كراءه إلى الأندلس ويريد الآخرون إلى غيرها. فأجـاب: ينظـر القاضي إلى ماهو أرفق وأقوى، فيحملون عليه، ولا يتركون يضر بعضهم بعضا**[4]".

---

[1] - *المعيار*، ج8 ، ص 308؛ البرزلي، *جامع*،ج 3، ص 646؛ ابن عمر، *أكرية*، ص 45.

[2] - ابن عمر، *أكرية*، ص 45- 46؛ البـرزلي، *جامع*،ج 3، ص 658؛ *المعيار*،ج 8، ص 312- 313. على أنّ ابن يونس قضى في هذه المسألة بأنّ الشريك مخيّر بين أن يعطيه الأقل من نصف ما أنفق، أونصف ما زادت نفقته في المركب، أو يكونا شريكين بقدر ما زادت نفقته فيه (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 658).

[3] - *المعيار*، ج9، ص 117. و واضح من هذه المسألة أنّ أساس الخلاف انعدام الثقة بين الشركاء، و إذا انعدمت الثقة بين شريكين في شيء ما فالأولى أن يفتـرقا.

[4] - البرزلي ، *جامع*، ج3 ، ص 645.

كما سئل المازري عن " **مكترين لقارب من صقلية وصلوا إلى المهدية وهو بين شريكين، فادّعى الركاب و صدقهم أحد الشريكين أنّ الكراء إلى قابس، وادّعى الشريك الآخر أنّه للمهدية**[1]". فالخلاف هنا خلاف في المسافة المقصودة، وبالتالــي ينتج عنه الاختلاف في ثمن الكــراء.

و إذا كان الفقهاء قد حاولوا أن يتوصّلوا إلى حل وسط في الخلافات بين الشركاء في السفن، فإنهم ذهبوا إلى التضمين كحل كلما كان الخلاف بين أرباب السفن و ركابها.

و لا تختلف الأحكام المتعلقة بتضمين أرباب السفن كثيرا عن تلك التي تخص أكرياء الدواب إلا في مواضع محدودة جدا. فقد ضمّن العلماء أرباب السفن – مثل أكرياء الدواب – قياسا على تضمين الصناع بدليلي **المصلحة المرسلة وسد الـذرائع**.

فقد قال محمد بن عمر بخصوص تضمين أرباب السفن: " **ولما لم يجد النـاس بــدا من استحمال من لا أمانة له من الأكرياء، رأى أهل العلم و استحسنوا أن يضمنوهم ما كان من الأقوات و المعايش من الطعام والإدام من جميع ما استحملوه ... كما استحسنوا أن يضمنوا الصناع ما استعملوه من الصناعات وهم أجــراء، بما أنّ الناس لم يجدوا بدا من استعمالـهم في ما لا غنى بهم عن استعماله من صناعتهم**[2]".

وقال عبد الملك ابن حبيب القرطبي:" **فكل ما حمله أصحاب السفن على سفنهم فإنّهم يضمنون من ذلك القوت من جميع الطعام والإدام، إذا سلم إليهم ولم يكن أهله معهم، و لا يضمنون غيــر ذلك في ما يسلم إليهم** [من العروض] **وإن لم يكن معهم أهلها، إذا كان التلف بغرق السفينة أو أمر من الأمور التي هي غالبة من قبل الله**[3]".

و جاء في *المعيار* في هذا الصدد: " **... و ممّا يبيّن ذلك فيما يرجع فيه إلى أعمال النـاس و إلى سفنهم و لا يجدون منه بدا مثل كراء السفن في حمل الطعام...**[4] ".

يمكن أن نستـنتج من هــذه النصوص أنّ صور تضمين أرباب السفن هي الصور ذاتها في تضمين أكرياء الدواب، و هـي تنحصر في الطعام والإدام دون غيرهما من البضائع و العروض إلا إذا تعــدّوا.

فرب السفينة يضمن الطعام إذا سلمه إليه صاحبه وغاب عنه، وسواء قدمه إليه في الساحل أو في المركب ثم غاب عنه، فإنه يضمن إذا كان سبب التلف متأتيا منه[5] – كإهماله أو تعديه أو تضييعه – أو من عوامل طارئة مثل لصوص البحــر، ولم يتمكّن أن يقـدّم بينة على ذلك.

---

[1] - البرزلي، *جامع*،ج3، ص 655؛ *المعيار*، ج8، ص 305-306.

[2] - ابن عمر، *أكرية*، ص 38.

[3] - ابن عمر، *نفسه*، ص 38. و قد تصرفنا في النص لبيان تعقيـده.

[4] - *المعيار*، ج 8، ص 177.

[5] - مثل فساد الطعام ببلل و نحوه (ابن عمر، *أكرية*، ص 41؛ *المعيار*، ج8، ص 308-309).

جاء في *جامع* البرزلي :" عن أبي الحسن: من دفع طعامه لرب المركب بكيله [في الساحل] ثم مضى عنه ربّه إلى وقت الإقلاع فيأتي فيركب، فما ضاع من الطعام فرب المركب ضامن لأنّه [أي رب الطعام] غـاب عنـه[1]".

و قال أصبغ :" قال بعض أصحابنا: في من اكترى سفينة إلى صفاقس فردتهم الريح إلى سوسة فأراد صاحب الطعام السير في البر، وأبى عليه صاحب اللوح إلا أن يكون معه خيفة أن يضيع شيء من الطعام فيلزمه. قال: ليس ذلك لصاحب اللوح، و لصاحب الطعام أن يمضي في البر و لا يعرض له، وليس كونه معه مما يسقط الضمان، لأنه قد سلم طعامه إليه و حازه دونه، وغاب عليه في الموضع الذي شحن منه، فصار في ضمان صاحب المركب ...[2]".

و قال سحنون لابن القاسم : " أرأيت إن غرقت السفينة من مد النواتية أو من حرفهم فيها أيضمنون أم لا؟ قال :... إن صنعوا من ذلك ما يعلم أنهم تعدوا في مد أو علاج في السفينة حرفوا فيه ليس كما ينبغي أن يعمل في تلك السفينة، فغرقت فهم ضامنون لما ذهب في السفينة. قلت : ويضمنون من في السفينة من الناس و ما فيها من المتاع . قال نعم إذا ضمنوا ما في السفينة من السلع ضمنوا من في السفينة من الناس[3]". هــذا من نــاحية .

من نــاحية أخــرى، لا يضمن رب السفينة أو أجيــره من النواتية طعــامــا" يصطحبه في المركب ربه أو رسوله[4]". أو " الذي لم يسلم إليه الطعام حيث كان لا يأتمنه عليه "، بما أنه لا يغيب عنه " فلا ضمان عليه فــي ذلك[5]".

كما أنّ رب السفينة لا يضمن طعاما ضاع بسبب غرق السفينة إذا كان المغرق " أمرا سماويا". فقد سأل سحنون ابن القاسم عن ذلك بقوله:" أليس قلت لي يضمن في الطعام و الإدام في قول مالك، قال إنما يضمن في الطعام و الإدام في قول مالك إذا لم يجئ أمر من السماء، فإذا جاء أمر من السماء فذهب به لم يضمن، و الفرق أمر من السماء [6]".

و في مقابل عدم تضمين أرباب السفن في هذه الحالة، اختلف العلماء هل يثبت الكراء لهم أم لا؟ فالعلماء الذين قالوا " إن كراء السفن على البلاغ " – و في مقدمتهم مالك- قالوا لا كراء لهم[7].

---

[1] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 645.

[2] - ابن عمر، *أكرية*، ص 42؛ البرزلي ، *جامع*، ج3، ص 645.

[3] - *المدونة*،ج 11، ص 494. و ذلك على خــلاف الدابة تصول على راكبها فتقتله فهو هدر، " لأن كـل مـا يجـيء من قبل الــدواب عنــد مــالك فهو هــدر لا شيء فيه" (*المدونة*،ج 11، ص 414، 490).

[4] - *المدونة*، ج 11، ص 494.

[5] - ابن عمر، *أكرية*، ص 42.

[6] - *المدونة*،ج11 ، ص 493.

[7] - *المدونة*، ج 11، ص 493. و ذلك بخلافــه في الدواب عند مــالك حيث أثبت الكراء للكري كاملا في حالة هلاك ما على الدابة في الطريق بأمر من الله (*النوادر*،ج 7 ، ص 107)، و له نظــائــر في كل من *رسالة* ابن أبي زيد (ص 113)؛ و*جامع* البرزلي (ج3، ص 651).

أما الذين قالوا " **إن كراء السفن بحسب ما سار من الطريق**"- وفي مقدمتهم عبد الله بن نافع- فقد أثبتوا الكراء بقدر ما سار من الطريق بحيث " **لا يذهب عمل النواتية باطـلا**[1] ".

على أنّ الفقهاء حمّلوا أرباب السفن مسؤولية شحن سفنهم. وكان المحتسب يمنعهم من حمل ما لا تسعه أو يخاف من غرقها بسببه[2].

و قد استوحينا من النصوص الفقهية أنّ السفن كانت أحيانا تشحن بأكثر من طاقتها مما ساهم أحيانا في إتعابها[3] أو في غرقها. وفي تلك الحالة كانوا يضطرون إلى تخفيفها برمي بعض حمولتها في البحر. وبما أن السبب كان متأتيا من تعدّي رب السفينة فإنّ العلماء حمّلوه مسؤولية ضمان ما يطرح من الأمتعة[4] (طعاما كان أو عروضا للتجارة).

أما إذا كان هول البحر تسبّب في طرح الأمتعة، وليس تجاوزا لشحن السفينة، فإنّ العلماء ضمّنوا رب السفينة في الطعام دون العروض إلا أن يأتي ببينة[5].

انطلاقا مما سبق، ارتبطت بالسفينة وربها مشاكل عديدة، كانت محل عنـاية الفقه المالكي. و قد تنحصر المشاكل المرتبطة بالسفينة في الغرق و العطب، وانبنت على حدوث أحدهما مسألة تبدو أكثر شمولية وهـي هـل إنّ كـراء السفن علـى البـلاغ؟

و للإجـابة عن هـذا السؤال، برز على الساحة رأيان: أحدهما يقوده الإمام مالك، يرى أنّ كـراء السفن على البلاغ، و بناء على ذلك فإذا عطبت السفينة أو غـرقت" **بأمـر من السماء**" فلا ضمان علـى ربها ولاكـراء له.

و الرأي الثاني يتزعمه ابن نافع، يرى أنّ كراء السفن بحساب ما سارت من الطريق و لا ضمان على رب السفينة.

أما المشاكل المرتبطة برب السفينة فهي متنوعة تمثلت في وجوه الاستغلال التي قد يستعملها تجاه أجرائه من النواتية، أو تجاه زبنائه من الركاب، الذين كان يستغلهم من خلال أكرية أو بيوع أبطلها الفقهاء لما فيها من الغرر مثل المؤاجرات على النصف، أو بيع السفينة و هي في لجج البحر، أو بيعها و البحر هائج، و نحوها.

---

[1] - *المدونة*، ج 11، ص 493؛ *المعيار*، ج 8، ص 298. على أنّ الفريقين يتفقان على عدم تضمين أرباب السفن في هذه الحالة.

[2] - الشكعة (مصطفى)، *معالم*، ص 85.

[3] - ابن رشد، *البيان*، ج3، ص 56.

[4] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 657؛ *المعيار*، ج8، ص 306.

[5] - و ذلك في حالة غياب أصحاب الشحنة (ابن عمر، *أكرية*، ص 43؛ *أكرية*، ص 43؛ البرزلي، *جامع*، ج 3 ، ص 644؛ *المعيار*، ج8، ص299). و لا ندري كيف ستكون هذه البينة من الناحية العملية؟ ألا يعني هذا أنّ إجابات العلماء اتسمت أحيانا بصبغة نظرية؟ (نقلا عن نجم الدين الهنتاتي، "البحر"، ص 66).

بالإضافة إلى ما كان يصدر من أرباب السفن من خيانة أوكذب أو إهمال أو تعد أو خطإ في المتاع الذي استحمل عليه، وغيرها من الأمور التي قد تحدث بينه و بين أجرائه أو ركابه خلافات قد تؤدّي أحيانا إلى فسخ العقد بينهم. وحتى الشركاء في السفن لم يسلموا من تلك الخلافات. فكم مرة تدخل الفقهاء لإيجاد حل وسط بين الشركاء في السفن، اختلفوا في كيفية استعمال المركب، أو اختلفوا في وجهتها المقصودة.

و بالنسبة إلى تضمين أرباب السفن، فإنّ العلماء طبقوا حكمه عليهم مثلما طبّقوا ذلك على أكرياء الدواب. فيضمنون الطعام والإدام إذا غاب عنه صاحبه، كان الهلاك متأتيا منهم أو بعوامل طارئة.

و إذا كان شحن السفينة أكثر من طاقتها سببا في رمي بعض حمولتها في البحر، فإنّ رب السفينة يتحمّل مسؤولية ضمان ما طرح، طعاما كان أو عروضا، في حين إذا كان السبب في الرمي هول البحر، فإنّ رب السفينة يضمن الطعام في تلك الحالة إلا إذا أتي ببينة.

أمّا العروض، فقد قال العلماء إنّها تفضّ على ركاب السفينة. وقد أدّى ذلك إلى خلافات بين التجار أنفسهم، فضلا عن خلافاتهم مع أرباب السفن.

2- المشاكل المرتبطة بركاب السفينة

نعني بـ"ركاب السفينة" هنا المسافرين فيها بأمتعهم لأغراض شتى، وفي مقدمتها التجارة[1].

فقد ورد في المصادر المالكية أنّ المركب يكتريه التاجر لحمل متاعه[2]. وقد يكون هذا التاجر هو رب المتاع فيصاحب رب السفينة في السفر، أو يسلم إليه المتاع و يركب سفينة أخرى. و قد مثل غيابه هذا فرصة لأرباب السفن لخيانته في متاعه. و هو أمر أحدث بينهما خلافات. بالإضافة إلى خلافات أخرى قد تحدث بينهما من حين لآخر بسبب صيغ عقود و أكرية فاسدة، أو عند المطالبة بردّ أجور الكراء في حالة الغرق أو العطب أو حبس الريح وردّها و نحوها.

من ناحية أخرى، قد لا يكون التاجر الذي يكتري السفينة هو رب المتاع و إنّما عاملا عليه، و في تلك الحالة يسمى " **مقارضا**". وقد ارتبطت به مشاكل سواء بينه و بين شريكه (صاحب رأس المال)، أوبينه و بين رب المركب.

على أنّ عنصر الخلاف قد ينتقل إلى داخل السفينة بين الركاب أنفسهم، وذلك في حالات أبرزها الاختلاف في تقويم السلع المطروحة وفضّها بينهم.

أ ـ مسائل خلافية بين أرباب السفن و ركابها

يبدو من خلال النصوص الفقهية أنّ العلماء مالوا ـ في أغلب الأحوال ـ إلى مراعاة مصلحة التجار على حساب مصلحة أرباب السفن في المسائل الخلافية بين الطرفين. هذا إذا استثنينا من تلك المسائل ما يتعلق منها بأخلاقيات " **التاجر**"، مثل إهماله أو تعديه أو خيانته.

فقد أجاز علماء المالكية ربح الكراء في السفن (مثل الدواب)، وهو أن يكتري الرجل سفينة ثم يكريها هو من غيره في مثل ما أكراها له أو بأكثر[3]. وهو حكم لا يراعي كثيرا مصلحة رب السفينة الذي قد لا يعجبه مثل هذا الكراء، لأنّ كيفية تسيير المركب تختلف من شخص إلى آخر، فقد يكون هذا أصلح له وذاك أكثر خرابا.

و بالنسبة إلى تحديد مدة معينة في كراء السفن، فقد أجاز مالك أن تكرى السفينة مشاهرة[4]. غير أنّه ذهب إلى عدم جواز فسخ عقد كراء تجاوز المدة المعلومة بسبب حبس الريح. قال مالك:" **وإن اكتروا سفينة مسيرة ثلاثة أيام فحبستهم الريح عشرين يوما فأرادوا الفسخ...فليس ذلك لهم ولا للنوتي إن طلب**

---

[1] ـ حتى الحاج كان يتاجر وهو في طريقه إلى الحج (الإصطخري، *مسالك*، ص 37).

[2] ـ البرزلي، *جامع*، ج، ص 559.

[3] ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 19؛ *النوادر*، ج7، ص 119.

[4] ـ *النوادر*، ج7، ص 40.

ذلك منهم[1]". و تكمن عدم مراعاة مصلحة النوتي هنا في أنّ مالكا لا يثبت له كراء إلا بالبلاغ، رغم طول انتظاره مع التجار طيب الريح.

و قد ذهب بعض علماء المالكية إلى جواز انتظار طيب الريح لمدة سنة كاملة " **لأن المسير على البحر لا أجل له يعرف**[2]". وإذا انفسخ العقد في تلك الحالة فلا كراء له[3]. و لا شك أن مثل هذه الأحكام كانت تولّد خلافات بين أرباب السفن وركابها، لا سيما أنّ أرباب السفن سيملّون الانتظار إذا كانت الريح مواتية للسفينة في اتجاه مغاير، يمكن إكراؤها فيه.

و يلحق بما تقدّم، المسائل المتعلقة بالنقد في الكراء. فقد كره ذلك مالك بما أنّه قال إنّ كراء السفن على البلاغ[4]. غير أنّنا استوحينا من المصادر المالكية، أنّ النقد في الكراء كان معمولا به، بل و قضى فيه مالك نفسه، وكان المنطق يفرض أن لا يقرّ به، لكن مالكا أقرّ به، بل ووقف إلى جانب التجار في حالة خلاف بينهم وبين أرباب السفن. قال مالك:" **فإن غرقت السفينة و ذهب ما فيها فادّعى صاحب الطعام أنه وقع على النقد و قبض و كذبه رب السفينة، فالأول مصدّق، لأنه مدع الحلال، و على الآخر البينة، و إلا فعليه غرم**[5]".

على أنّه إذا عطب المركب قبل الإقلاع و ادّعى التجار النقد، وأنكر رب المركب، فقد قال مالك:" **إنّه مصدّق ولا تجوز شهادة بعضهم لبعض**[6]".

أما سحنون، فقد قال:" **إذا عطبت السفينة قبل البلاغ فادّعى المكترون دفع الكراء، و أكذبهم رب السفينة فإنّ لشهادة بعضهم لبعض جائز**[7]".

و أفتى المازري لصالح " **جماعة من الركاب**" ادّعوا أنّهم أجّروا سفينة "**الوكيل في المراكب**" و دفعوا أجرتها، و أنّ لديهم رقاعا بخط يده، يعترف فيها بأنّه تقاضى أجرة السفينة. بينما أنكر الوكيل وجود أيّ عقد، و أكّد أنه لم يستلم أيّ مبلغ[8].

و مثل ذلك قول ابن أبي حفص:" **إذا اختلف صاحب المركب والتجار، فقال التجار جميع الوسق لنا، و قال صاحب المركب: جميع الوسق لي. القول قول التجار، لأنّ المركب مثل الفندق يسكنه التجار، والتجار هم في المركب والوسق في أيديهم و إن كانت يد صاحب المركب معهم، و لكن العرف أنّ المركب يكتريه التجار**[9]".

و في مقابل نقد الكراء، ذهب مالك إلى جواز الكراء بجزء من الحمولة كالطعام مثلا، و اشترط التعجيل في القبض تفاديا لغدر " **راكب السفينة**". قال

---

1 - *النوادر*، ج7، ص 110.

2 - على عكس المسير في البر (انظر الهامش، عدد1 من *المدونة*، ج9، ص 97).

3 - ابن عمر، *أكرية*، ص 48.

4 - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 655.

5 - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 656.

6 - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 656. و الحكم هنا لصالح رب السفينة.

7 - في حين لم يجز ذلك ابن عبدوس (*أكرية*، ص 30). ولا ندري هل إنّ الواقع المعاش هو الذي حتّم على سحنون تبنّي مثل هذا الموقف المخالف لمالك؟

8 - *المعيار*، ج10، ص 406.

9 - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 559.

مـالك:" عن الرجل يكتري من صاحب سفينة على حمل طعام من بلد إلى بلد بجزء منه فذلك جائز، إذا كان رب السفينة يأخذ جزءه مكانه ولا يشترط عليه [التاجر] أن يؤخر قبض جزئه إلى الموضع الذي يحمله إليه، فإذا اشترط ذلك لم يجز، لأنه استأجره بطعام بعينه ليوفيه ذلك ببلد آخر فلا خير فيه، و لأنّ الغرر يدخله، ولا يدري كيف يكون ذلك الشيء، أو هل يسلم إلى ذلك الأجل..."[1].

و إذا غرقت السفينة في بعـض الطريق و ذهب جميع الطعام، وادّعى رب الطعام أنّ الكراء وقع على جزء من الطعام، و أنّ رب السفينة قد قبض نصيبه من الطعام بالموضع الذي ركبوا، و طلب أن يضمن ذلك الجزء، وأنكر ذلك رب السفينة قائلا: " **ما قبضته و لا أكريت منك إلا على أن لا أقبضه إلا بعد الوصول والبلاغ. قال مالك: القول قول رب الطعام... وعلى رب السفينة البينة... وإلا فهو ضامن لذلك الجزء بعد يمين رب الطعام**"[2].

على أنّ مطالب التجار من أرباب السفن قد لا تقتصر على الجزء من الطعام فحسب في حالة غرق السفينة أو عطبها في بعض الطريق، وإنّما يشمل المطالبة بردّ البرطيل أيضا. و **البرطيل** - حسب سياق النــص - سلفة يقتطعها النوتي من أجرته قبل أن يتم عمله[3]. و عرّفها هادي روجي إدريس بأنّها " **الأموال التي يتحصّل عليها النواتية من التجار مقابل أجرة تشحين وتفريغ البضائع و السلع من المركب**"[4]. ومن المحتمل أن يكون صاحب المركب هو الذي يأخذ البرطيل من التجار ليوزّعها على البحارين[5].

فقد سئل "**بعض القرويين**" عن مركب عطب في بعض الطريق و انفسخ الكراء، " **هل يردّ النواتية ما أخذوه من التجار وهو مسمى عندهم بـرطيلا؟**" فكان الجواب أنهم يردّونه بما أنّ الكـراء على البلاغ[6]. وبالطبع فإنّ " **ردّ البرطيل**" سوف لا يكون بالأمر السهل على النواتية، و من هنا يحدث الخــلاف.

على أنّ مسألة " **ردّ البرطيل**" تدفعنا إلى النظر في مسألة تشحين السفن وتفريغها، حيث كان ذلك أيضـا محل خلاف بين أرباب السفن و ركـابها.

و قد استوحينا من بعض النصوص الفقهية أنّ أرباب السفن كانوا - أحيانا - يتولون عملية شحن السفينة، حيث كان التجار يقدّمون إليهم أمتعتهم في الساحل[7]. كما كان لرب المتاع أيضا أن يشحنها[8].

---

[1] - ابن عمر، *أكرية*، ص 17 - 18؛ *المعيار*، ج8، ص 306. على أنّ أبا القاسم ابن سراج ذكـر أنّ الإجارة المعلومة لم تكن معمولة في الأندلس، و إنما الإجارة بالجـزء (*المعيار*، ج8، ص 224).

[2] - ابن عمر، *أكرية*، ص 19.

[3] - و هو تفسير لم يرد في *لسان العرب* لابن منظور، (نقلا عن نجم الدين الهنتاتي " البحر"، ص 59)، ولا في *Supplément* لدوزي رغم ورود الكلمة في هذا الأخير (T.1, p. 73).

[4] - Idris (H.R), « Commerce maritime », p. 238.

[5] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 649.

[6] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 648 - 649؛ *المعيار*، ج8، ص 300 - 301.

[7] - ابن عمر، *أكرية*، ص 42؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 645. وبالطبع فإنّ ذلك لا يكون بـدون مقــابل.

[8] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 645.

و تختلف كيفية شحن السفينة من ميناء لآخر. فبعض الموانئ لا يمكن للسفينة فيها أن تدنو من البر لقلة عمق الماء، فتحتاج إلى الزوارق في وسقها وفي تفريغها مقابل أجرة يتقاضونها من أصحاب المتاع، في حين أنّه في موانئ أخرى تدنو السفن - و لو كانت كبيرة - من برها حتى تكاد تمسّه لعمق مائها. وفي تلك الحالة، تنصب من السفينة الراسية إلى البر خشبة - بمثابة جسر - يمرّ عليها الحمّال عند شحن و تفريغ السلع من السفن، بحيث لا يحتاج إلى زوارق[1].

و عندما سئل " **بعض القرويين**" عن تنزيل السلعة من المركب عند بلوغ السفن، هل هو على النوتي كالوسق أو على التجار؟ كان له جوابان يستندان إلى "**العرف و العادة**[2]". أحدهما، أنّ "**العادة جرت أنه على التجار أجرة لوصول متاعهم للمركب و خروجه**[3]".

يمكن أن نستنتج من هذا الجواب الأول أن التجار كانوا بالخيار بين أمرين:

أولهما، أنّ الشحن و التفريغ على التجار أنفسهم.

و الأمر الثاني، أنّ الشحن و التفريغ على النواتية مقابل أجرة يدفعها التجار إليهم[4]. و كانت العادة قد جرت على ذلك.

أمّا الجواب الثاني، فهو إمكانية استعمال "**عرف أرباب المراكب**" في هذا الشأن، فإن كان العرف المعمول عندهم يحمّل النواتية مسؤولية التفريغ،" **فهو من تمام الكراء**[5]".

و يمكن أن نستوحي من هذا الجواب أنّ أعراف أرباب المراكب في تنزيل السلع كانت تختلف من مكان إلى آخر. و بناء على ذلك، فإنّ التجار الذين جرت العادة عندهم أن يكون تنزيل السلعة من عمل أرباب السفن، سيختلفون - بلا شكّ - مع ربّ سفينة في عرفه يكون تنزيل السلع من عمل التجار ولو بمقابل.

و على أية حال، فإنه يبدو من خلال النصوص الفقهية أنّ أغلب الفقهاء يميلون إلى أنّ تفريغ السفن على الركاب. فالسفينة " **إذا بلغت الغاية، فركبها هول من فور بلوغها و لم يمكنهم التفريغ، فلا كراء لربها عند مالك و ابن القاسم. أما إذا بلغت الغاية، و اشتغلوا بغير التفريغ وكانوا قادرين على ذلك، لكنهم توانوا في ذلك حتى ركبهم هول، فعطب المركب فلصاحبه الكراء**[6]".

---

[1] ـ و ذلك مثل ميناء طرابنش (ابن جبير، *رحلة* ، ص 296).

[2] ـ بما أن تجارب المغاربة مع البحر تعود إلى أقدم العصور، فمن البديهي أن تكون لهم في هذا الشأن عادات و أعراف توارثوها وتعاملوا بعدد منها في العهد الإسلامي، بل الأرجح أنها كانت الأكثر اعتمادا لديهم، نتيجة لسكوت القرآن والسنة عن أحكام شؤون البحر. و للمزيد من المعلومات انظر (نجم الدين الهنتاتي، "البحر"، ص 58 - 60).

[3] ـ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 649؛ *المعيار*، ج8، ص 301.

[4] ـ قد يكون ذلك، هو البرطيل المشار إليه أعلاه.

[5] ـ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 649؛ *المعيار*، ج8، ص 301.

[6] ـ ابن عمر، *أكرية* ، ص 27؛ *المعيار*، ج8، ص 306.

يفهم من سياق النـص، أنّ التفريغ من مسؤولية التجار، حيث أثبت العلماء الكراء لرب المركب بسبب إهمال التجار واشتغالهم عن القيام بواجبهم، وهو التفريغ و لو باستئجار حمّالين لذلك[1].

و بما أنّ شحن السفينة فوق طاقتها كان يؤدي أحيانا إلى رمي بعض الأمتعة للتخفيف من هولها خشية الغرق أو العطب، فقد ولّد ذلك الرمي خلافات بين رب السفينة و ركابها. و قد حاول الفقهاء إيجاد حل وسط بين الطرفين. ومن بين الحلول المقدّمة في ذلك **صلح ابن أبي زيـد القيروانـي**. و الصلح، " **شركة**" تعقد بين صاحب المركب و التاجر، يدفع بموجبها الطرف الأول للطرف الثاني مبلغا ماليا معينا كمقابل عن البضائع التي ألقاها في البحر عند هوله. فإن لفظ البحر تلك البضائع سالمة "**انتقض الصلح و زالت الشركة**" يعني أنّ صاحب المركب يسترجع ما دفعه للتاجر، و بالمقابل يستعيد هذا الأخير بضاعته ويدفع الكراء. وإن لفظ البحر نصف البضاعة " **انتقض نصف الصلح**"[2]. فالصلح عبارة عن حل وسط، يتفق بموجبه الطرفان على تعويض مالي جزافي، ويهدف إلى تفـادي الخصومـات بينهما حـول مسألة إلقـاء البضـائع فـي البحـر[3].

على أنّ هناك مشاكل أخرى قد ترتبط بالمقارض أو العامل فـي المتاع، تمثّلت في اختلافه مع شريكه (رب المال) بخيانته إياه[4]، أواختلافه مع رب المركب بسبب إهمال أو تفريط في مراقبة المتاع.

فقد أفتى القابسي حول مقارض اشترى طعاما بمال واستأجر سفينة لنقله. و قد شحن العامل القمح بلا بينة، و لم يبرم الطرفان عقد "**شرنبل**"، لأنّ صاحب اللوح قد أشار عليه بعدم إبرام هذا العقد قائلا له:"**إنّ كل الطعام لك إلا مـالي أنـا فيه**"، و لما وصل المركب، ادّعى الناقل أنّ له حقا في جزء من القمح المنقول، فسلّم إليه العامل كمية منه إثر تسوية ودية. فهل للعامل ضمان القمح الذي طالب به صاحب المركب؟ أم يتعيّن عليه تسديده، لأنّ " **الطعام الحاصل**"، (أي القمح الصافي) قد تم بيعه؟ الجواب:" **إذا لم يتوثّق العامل عند الشحن توثقا يعصمه من الدعاوي و الإنكارات**"، فهو ضامن للقمح الذي احتفظ به النوتي حسب زعمه، وذلك في المكان الذي بدأ فيه " **التفريط**" المتسبب في إضرار رب المال. ويتعيّن عليه

---

[1] - ذكر محمد حسن أن التجـار كـانوا - في العهد الحفصي - يستأجرون الحمالين في إنزال البضائع من السفن ونقلها إلى المخازن والفنادق بمدينة تونس (*المدينة و البادية*، ص 503 - 504). على أنّ رسو الباخـرة كان يعرف "بالموسم"، الذي قد يدوم لمدة عشرين يوما (Goitein, (S), "Document", p. 579).

[2] - و قد اعترض بعضهم على ابن أبي زيد في هذه المسألة وقال:"إنّ الواجب كان أنّه حكم مضى و لا يرد" و ذلك " بمنزلة الدابة إذا أخذ قيمتها في التعدي ثم وجدت إنه حكم مضى" فلا ترد. فرفض ابن أبي زيد هذا القياس، و قال " إن مسألة تعدّي المسافة تعد يوجب عليه كونها في ذمته، والرمي ليس بتعد، وإنما أوجبته الضرورة فما سلم لمالكه" و ما هلك " يخصم من مال صاحب المركب (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 644 - 645).

[3] - الهنتاتي،(نجم الدين)، " البحر"، ص 59.

[4] - *المعيار*، ج8، ص 208.

تعويـض هــذا الأخير بإعطائه نفـس كمية القمح الموزونة. كما لا يجوز للطرفين إبرام تسوية بالتراضي[1].

كما قضى كل من ابن الضابـط (ت 440 هـ/ 1048م)، وأبي زكرياء البرقي بتحمل المقارض مسؤولية مال القراض الذي يضيّعه بإهمال أو تعد أو تفريـط أو خيانة[2].

على أنّ المشاكل المرتبطة بالركاب لا تقتصر على الخلافـات بينهم وبين أرباب السفن فحسب، بل و بين الركــاب أنفسهم، وذلك في حـالات متعدّدة.

---

[1] . *المعيار*، ج9، ص 115 - 116.

[2] . *نفسه*، ج8، ص 128. و للمزيد من المعلومات حول هـذا الموضوع، انظـر (Hady Roger Idriss, "Commerce maritime", p. 231).

ب ـ مسائل خلافية بين الركاب أنفسهم

استنتجنا من خلال النصوص الفقهية، أنّ السفينة التجارية كانت ـ في الغالب ـ كبيرة[1]، حيث يتقدّم لكرائها جملة من التجار ليشحنوا فيها سلعهم إلى وجهة معينة. و في أثناء السفر كانت تحدث بينهم خلافات لسبب أو لآخر، مثل الغش والتغرير في البيع و السرقة و نحوها. إلا أنّ هول البحر الذي يسبب طرح الأمتعة يبقى أهم عامل في حصول تلك الخـلافات[2].

فعندما يهول البحر ويشتد الريح كان الركاب يضطرون إلى طرح بعض الأمتعة للتخفيف من حمولة السفينة. و بعد الوصول إلى الميناء يرجع من ألقيت أمتعه فـي البحـر علـى من لم تلق أمتعته، لتعويـض بعـض مـا ضـاع له. ومثلت هذه المسألة نقطة خلاف كبير بين الركاب أنفسهم رغم أنّ العلماء أكدوا علـى شرعيتها.

قال محمد بن عمر الإسكندراني:" **لم يختلف قول مالك و لا قول ابن القاسم و لا أحد من المدنيين و المصريين أنّ كل ما طرح من المركب، فهو مفضوض على ما بقي من المتاع في المركب، يحصى بجميع ما طرح مما بقي، إن كان ربعا فربعا، و إن كـان ثلثا فثلثا...**"[3].

ويقول ابن أبي زيد:" **ما رماه أهل السفينة من الشحنة، فإنّ أربابه وأرباب من لم يرم له شيء شركاء في جميع ما رمي و ما بقي**[4]".

وقال ابن رشد :" **إنّ لمن طرح من المركب متاعه في البحر، رجاء نجاته، أن يرجع على من لم يطرح متاعه، فيشاركهم فيه بقدر متاعه ومتاعهم، إذ ليس بعضهم أولى بطرح متاعه من بعض مع انتفاع جميعهم بذلك، وهو مما لا اختلاف فيه، أحفظه في المذهب**[5]".

وقـال الكلبي في *القـوانين*:" **و إذا خيف على المركب الغـرق، جاز طرح ما فيه من المتاع، أذن أربابه أو لم يأذنوا، إذا رجـا بذلك نجاته، وكان المطروح بينهم على قدر أموالهم، و لا غـرم على من طـرحه**[6]".

على أنّ عملية الطـرح لم تكن عشوائية، حيث يرمى كل ما تقع عليه اليد عند الهول من غير تفريق بين نفيس و رخيص، أو بين ماله نفس (مثل الإنسان والبهائم) و بين ما هو جماد، و إنّما نظّمها العلماء وقنّنوها. فبيّنوا صفة الرمي وفاعله (رب السفينة أو ركابها)، و المفعول به (حمولة السفينة بما فيها البشر).

---

[1] ـ *النوادر*، ج3، ص 131.

[2] ـ **قدّمنا سابقا مشاكل أخرى تحدث بين أرباب السفن و ركابها، ويتسبّب فيها هول البحر، مثل رد الريح السفينة، أو تغريقها وتعطيبها.**

[3] ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 30.

[4] ـ ابن عمر، *نفسه*، ص 34.

[5] ـ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 86.

[6] ـ **الكلبي، *القوانين*، ص 218. غير أنّ ما طرح من آلة المركب فهو في ضمان من طرحه، لا يشركه فيه أحد (ابن عمر، *أكرية*، ص52).**

فقد ذكر الونشريسي أنّ الإمام اللخمي انفرد " **بالطرح بالقرعة من السفن**[1]". قال اللخمي:" **إن هال البحر ووقع الخوف وجب الرمي عاجلا الأثقل الأقل ثمنا، فإن تقاربت الأثمان رمي الأثقل، و إن جار رب المركب في الرمي رجع عليه لأنه غرر... و لو رماه غير صاحب المركب، فإن رماه جورا غـرم قيمة ما رمي و لو لزم ذلك تسليم متـاعه**[2]".

على أنّ اللخمي ذهب إلى أبعد من هـذا، فقد رأى إمكانية إلقاء البشر في هـذه الحالة؛ إذ يقول:" **و إن كـانت شحنته رجـالا خـاصة وافتقـروا للتخفيف رموا بالقـرعة، و الـرجال و النـساء و العبيـد و أهـل الـذمة فـي تلك سـواء**[3]".

و قد ردّ البرزلـي على هـذا الـرأي قائـلا:" **بأنه خرق للإجماع في الرمي بالقرعة، و أنه لا يرمى آدمي لنجاة غيره و لو كان ذميا**[4]". وقال القرافي عن الطرطوشي:" **يبدأ بطـرح الأمتعة ثم البهائم لشرف النفـوس**". و قـال الإمـام ابن عـرفة:" **الشرف للنفوس الآدمية**[5]".

و بالإضافة إلى منع رمي النفوس الآدمية لم يجوّز العلماء رمي الورق والذهب أيضا، لكونهما خفيفين. قال ابن رشد في هذا الصدد:" **ما طرح في البحر من المركب عند شدة الخوف عليهم لا شيء على ما عند الركاب فيه من الذهب والفضة، كان لهم أو و ديعة عندهم أو بضاعة بأيديهم، وإنما يجب ذلك على الأمتعة، لأنها هي التي تثقل المركب ويخشى عليه الغرق من أجلها**[6]".

و لا شكّ أنّ محاولة رمي بعض الأمتعة النفيسة (مثل الذهب والورق) أو رمي " **نفس آدمي**" لم تكن بالأمر السهل. وقد تؤدّي أحيانا إلى تقاتل الركـاب فيما بينهم.

و بعـد رمـي الأمتعة في البحـر ظهرت مشكلة أخـرى بين الركاب، وهـي مسألة " **تقـويم السلع المطـروحـة**". فقـد حصر العلماء ذلك في العـروض دون الطعـام[7].

و **العروض** بـدورها تنقسم إلى عـروض للقنية وعـروض للتجارة.

---

[1] - *المعيار*، ج2، ص 109. و يبـدو أنّ الونشريسي نقـل ذلك القول عن الإمـام البرزلـي (*جامع*، ج2، ص 174).

[2] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 658. على أنّ الحنفية و الشافعية لا يضمّنون أحدا من أجل أهل السفينة إلا من طرح مال غيره، و من طرح مال نفسه فضمانه منه، و لو استدعـى ذلك منه غيره (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 659).

[3] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 658.

[4] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 659.

[5] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 659.

[6] -/ البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 642 - 643. *المعيار*، ج8، ص 311 - 312.

[7] - و ذلك في حالة غياب رب الطعام حيث يضمنه رب المركب إلا ببينة (*المعيار*، ج8، ص 299). أما إذا كـان رب الطعام حاضرا وقت الهول، فإن كان الطعام للتجارة يقوّم و إن كان للاقتيات فلا يقوّم، مثل عـروض القنية (ابن عمر، *أكرية*، ص 31).

جاء في *المعيار*:"... و في السفينة ...تجار و غير تجار أصابهم هول في البحر و ارتجاج عظيم، فطرحوا بعض حمولة المركب، منه ما طرح للتجارة، ومنه ما طرح للقنية..."[1].

فعروض القنية في المشهور من مذهب مالك " لا غرم فيه[2]". أي لا تقوّم في حالة الطرح. و هي كل ما يقتنيه "راكب السفينة" على وجه الانتفاع وليس على وجه المتاجرة. قد يكون هذا المتاع حليا أوجوهرا أو سلاحا أو عبيدا اشتراهم للقنية أو لخدمة المركب، فإنّهم لا يدخلون في شيء مما طرح[3]. جاء في *النوادر*:"وأما رقيق السفينة ممن يخدمه وممن ليس للتجارة فلا يحسب عليهم شيء[4]".

أما عروض التجارة فهي التي تقوّم و تفضّ على ما سلم من المتاع. قيل ليحيى بن عمر:" أريت إذا اشتدّت عليهم الرياح فطرحوا بعض المتاع، أيكون ذلك على جميع ما في المركب؟ فقال: نعم هو ما على جميع ما في المركب من جميع الأشياء مما تراد به التجارة، يدخل في ذلك الذهب والورق و الطعام والرقيق، وجميع الاشياء مما أريد به التجارة"، وكذلك " صاحب المركب فيما اشتراه للتجارة بمنزلة التجار سواء ينقص ما طرح من ذلك على ما لم يطرح". " أما الرقيق لغير التجارة، أو خدم المركب وإن كانوا رقيقا، فلا شيء عليهم، ولا على جميع الأحرار ممن ركب المركب ، ولا على المركب في نفسه شيء، ليس بحساب على شيء من هذا طرحوا قليل و لا كثير[5]".

و قد قيل لمحمد بن عمر:" فإن طرح ما اشتري للقنية و لم يطرح ما اشتري للتجارة؟ قال: فالمصيبة من صاحب القنية دون التجارة قليلا كان أو كثيرا، لأنه زائل من حكم التجارة[6]". وهذا يعني أنّ عروض القنية يخسر صاحبها إذا طرحت، و يربح إذا لم تطرح لأنها لا تقوّم.

و بما أنّ عروض القنية لا ينتفع بها إلا أصحابها في حالة نجاتها ـ لكونها لا تقوّم ـ فمن الممكن أن يعمد بعض الركاب إلى طرحها عند الهول عوض عروض التجارة. و هو تصرّف ـ بلا شكّ ـ يفتح باب النزاع بين الركـاب أنفسهم.

كما أنّ تقسيم حمولة السفن إلى حمولة تقوّم (عروض التجارة)، و أخرى لا تقوّم بعد الطرح (عروض القنية)، مدعاة إلى خلق جوّ بين الركاب يسوده الكـذب، إذ من المحتمل أن يدّعي بعضهم أنّ عروضه للقنية تهرّبا من تقويمها. كما أنّ آخرين طرحت لهم عروض للقنية فيدّعون أنّها عروض للتجارة حتى لا

---

[1] ـ *المعيار*، ج8، ص 311.

[2] ـ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 643. و قد ذكر البرزلي اختلاف المالكية في هذه المسألة (البرزلي، *نفسه*، نفس الصفحة).

[3] ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 31.

[4] ـ *النوادر*، ج7، ص 112.

[5] ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 31، 36. على أنّ المالكيين بالعراق يقولون إنّ المركب و عبيد المركب و جميع ما في المركب من التجارة والقنية، كل ذلك داخل في قيمة الطرح، كما ذكر سحنون في كتاب حبيب بن نصر، أنّ خدم المركب يدخلون في قيمة ما طرح منه (ابن عمر، *أكرية*، ص 36).

[6] ـ ابن عمر، *أكرية*، ص 31. و قوله:" المصيبة من صاحب القنية"، أي أنه خـاسر، بما أنّ بضاعته لا تقوّم.

يخسرون. و مع أنّ المصادر المالكية أشارت إلى أنّ أسماء التجار كانت تكتب على أمتعتهم، وتسجّل الأمتعة في دفتر عرف بالشامل[1]، فإنّنا لا ندري هل أخذوا في الاعتبار عند تسجيل السلع وصفها بالقنية أو بالتجارة؟

أمّا صفة التقويم للاشتراك في مسألة الطرح، فقد اختلف قول مالك فيها"**فعنه أنّهم يشتركون بقيمة المتاع المطروح، والباقي في البلد المحمول منه، ومرة بالبلد المحمول إليه، و مرة حيث طرح**[2]".

و في سماع ابن القاسم " **بالثمن الذي اشتروه به، إن اشتروه في وقت واحد، بموضع واحد على صفة واحدة، من نقد أو دين وعلى غير محاباة**"، كما " **أنّ كل واحد من أهل المركب مصدّق مع يمينه في ثمن متاعه المطروح والسالم، ما لم يتبين كذبه في ما يستنكر**[3]".

بينما قال سحنون في *العتبية*:" **يقبل قول كل واحد منهم في مبلغ ثمن طعامه المطروح بلا بيّنة و لا يمين إذا ظهر صدقه، إلا أن يتّهم فيحلف**[4]". ومثل هذا الاتهام سيؤدّي - بالطبع - إلى مشادات كلامية بين الركاب. ومن هنا يكون الخلاف.

على أنّ الخلاف قد يتعدّى ركاب سفينة بعينها إلى ركاب سفينة أخرى، وذلك عندما يتعلّق الأمر بما يلفظه البحر من أمتعة مطروحة في الساحل، أو تطفو فوق الماء فيلتقطها ركاب سفينة أخرى. فهل يجب عليهم ردّها إلى أصحابها؟ وهل يأخذون في ذلك أجرا؟ و إن منعوا من الأجر فعمدوا إلى إلقائها ثانية فما الحكم؟

فقد أجاز العلماء لأهل سفينة " رفع" متاع مطروح في الماء إن كان ذلك لا يضر بسفينتهم[5]. و يرى مالك " **في قوم خافوا على مركبهم غرقا فطرحوا من متاعهم، ثم وجدوه عند قوم أخذوها من ماء البحر أنهم يأخذون متاعهم منهم... و عليهم أجر إخراجه من البحر إن كانوا غاصوا عليه وأجر حمله إن كانوا حملوه إلى مأمن**[6]". أمّا إذا " **أخذ متاعا مما عطب بساحل البحر فهو لربه ولا شيء لمن وجده**"، بل إنّ مالكا يفضّل " **تركه، إذ ليس مما يخشى فساده**[7]".

و قال اللخمي:" **إنّ المتاع يؤخذ من البحر إن غرق، ومرّ ربه ليرجع لإخراجه فهو له، و إن تركه على أن لا يعود فهو لمخرجه ... لأنه بالبحر هالك كالشاة في الفلاة مع مشقة العطش عليه...**[8]".

---

[1] - *النوادر*، ج7، ص 114؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 644، 654؛ *المعيار*، ج9، ص 115 - 116.

[2] - ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 86؛ البرزلي، *جامع*، ج3، ص 656.

[3] - البرزلي، *جامع*، ج3، ص 644، 655.

[4] - البرزلي، *نفسه*، ج3، ص 644.

[5] - البرزلي، *نفسه*، ج5، ص 311.

[6] - و هو حكم يشبه حكم اللقطة (ابن رشد، *البيان*، ج15، ص358).

[7] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 310، 312.

[8] - البرزلي، *نفسه*، ج5، ص 310. و اللخمي بهذا الحكم قاس لقطة البحر بما يشق حمله من المتاع على رب الدابة، فهو لمن وجده إن كان تركه على أن لا يعود إليه، لأنه بهذا أباحه للناس، ويكون له إذا تركه ليعود إليه لاحقا (البرزلي، *نفسه*، نفس الصفحة).

و قال ابن رشد:" **ما ألقوه بأيديهم لنجاة أنفسهم قيل هو لواجده، كالـدابة يسلمها في السفـر على وجه الإياس منها علـى اختلاف فيه**[1]".

و يتّضح من هذه النصوص، أنّ العلماء اختلفوا في معالجة هذه المسألة، لكن المشهور عند مالك أنّ على الملتقط إعادة المتاع إلى أصحابه، على أن يـدفعوا لأولئك أجر إخراجه من البحر و حمله، إن كان حمله إلى مكان آمن[2].

و في صورة رفض صاحب المتاع دفع الأجر إلى الملتقط، وعمد هذا الأخير إلى إلقائه ثانية، فقد قال سحنون " **إنه ضامن لما ألقـاه**[3]". ومثل هذا الصنيع من الملتقطين يوقفنا على مدى الخلاف الذي كان يحدث بينهم و بين أرباب المتاع بخصوص هذه المسألة.

على أنّ هناك صورا أخرى لخلافات متفرّقة مرتبطة بركاب السفينة، وشكلت نقاط خلاف بينهم من بداية الرحلة إلى نهايتها، نذكـر منها علـى سبيل المثال لا الحصـر:

- ركـاب سفينة وسقوا في مركب متاعا، فلما أقلعوا أصابهم هول وخافوا الغرق، و بـان لهم أنهم وسقوه فوق حمله، فأرادوا أن ينزلوا بعض وسقه في البر، واختلف أصحاب المتاع في ذلك. فكـان الحل: إن علم الأول فـي الوسق، فإنّه ينزل وسق الآخـر فالآخـر من حين أخذ المركب فـي الوسق، وإن لم يعلموا من هو الأول و الآخـر، ينزل من رحل كل واحد نصيب معين، مثل أن ينزل كل واحد عُشـر ما أوسق أو خُمسه و نحوه[4].

- ركـاب سفينة يتبايع بعضهم إلى بعض داخل المركب ببعض السلع - مثل الزيت مثلا - و المشتري لا يعلم صفته و لا كيله، و بعد النزول يجد الكيل ناقصا أو النوع رديئا. و لا شكّ أنه سيختلف مع البائع الذي غشّه[5].

- ركـاب سفينة فسد بعض الطعام في المركب و لم يفسد بعضه. فالحل: "**إن كـان طعام كل واحـد على حدة قد جـرى** [أي حجز بينهم بحواجز]، **فمن ابتل له شيء أو فسد فهو منه، و من سلم له شيء كان له، و إن انخرقت الحواجز حتى اختلط القمح، فهم في جميعه شركاء فيما فسد و فيما لم يفسـد**[6]"، وفـي تلك الحـالة: " **يقبل قول كل واحد منهم في مبلغ ثمن طعامه بلا بينة و لا يمين إذا ظهر صدقه، إلا أن يتّهم فيحلف**[7]".

- ركـاب سفينة اختلط طعامهم فيها، فيريد بعضهم بيع حصتّه في الطريق. فالجواب:" **ليس ذلك له إلا برضى أصحابه، لأنه ربما فسد أسفل الطعام أو أصاب**

---

[1] - البرزلي، *جامع*، ج5، ص 310.

[2] - **على أنّ المتاع إذا كان للروم - سواء تركوه في مراكبهم المكسّرة أو رموه في البحر خوف الغرق - فهو لواجده و لا خمس فيه، إلا الذهب و الفضة ففيها الخمس (لأنها ركـاز) (البرزلي، *جامع*، ج5، ص 311).**

[3] - ابن رشد، *البيان*، ج15، ص 358 - 359.

[4] - فتوى ابن يونس (*المعيار*، ج8، ص 307).

[5] - فتوى الإمام البرزلي، *جامع*، ج3، ص 89.

[6] - فتوى مـالك (*النوادر*، ج7، ص 113؛ ابن عمر، *أكرية*، ص33).

[7] - فتوى سحنون (*النوادر*، ج7، ص 113؛ البرزلي، *جامع*، ج5، ص 32).

أعـلاه مطر، فيقسم بينهم الجيد و الفاسد، إلا أن يسلموا إليه حقه، فذلك لهم، ثم **لا تباعة لهم عليه، إن نزلوا فوجدوا القمح فاسدا**"[1].

- ركـاب سفينة شحنوا مركبا و همّوا بالإقلاع، فأتى رجل بحمولة له، فشحنها معهم، فتجاوزت بذلك السفينة طاقتها في الحمل، فقال له صاحب المركب والتجـار: "**قد أوجعتنا بشحنتك هذه فارفعها**"، وكان الفصل شتـاء. وقال صاحب الحمولة: "**احملوني على ظهر المركب، فإن سلم فلي رزقي، وإن ألقي لم أحاسبكم بشيء**". فشحن على هذا الشرط، وجروا بها، فهال عليهم البحر، فألقوا متاعه، ثم أراد القيام عليهم بما طرحه. هل له ذلك أم لا؟ الجواب: له القيام عليهم[2]. وتصرّف التاجر الأخير هذا، سيولد تنافرا و إحنا بينه و بين رفـاقه ، الذين لم يكونوا ليقبلوا هـذا الحكم بسهولة، على الأقل ، لأنّ " **المسلمين على شروطهم**".

- **تاجـر** يحمل في سفينة خمسين إردبا، فمرّ بأخ له في قرية أخـرى، فطلب منه إذا كان له فضل في السفينة أن يحمل له مائة إردب، فقبل ذلك، وألقى قمحه من فوق طعام صاحبه، فانخـرق المركب، فدخل الماء من أسفله، فأصاب منه نحوا من خمسين إردبا، و لم يصل البلل إلى الأعلى. الجواب: أنهما في ذلك شريكين[3]. و لا يستبعد في هذه الحالة وجود خلاف بينهما عند تطبيق هذا الحكم.

- ركـاب سفينة تسير بمحاذاة الساحل، مشحونة بالطعام، فمرّوا بمنزل أحدهم، فأخذ متاعه من الطعام و نزل، ثم غرقت السفينة أو نقصت ببلل. فالجواب: لا رجوع لأصحابه عليه أذنوا له في ذلك أو لم يأذنوا، وليس عليه أن يبلغ معهم بطعامه ثم يرجع، إلا أنه إن نقص الكيل طولب بحصتّه منه[4].

- ركـاب سفينة وصلوا إلى ميناء، فأراد أحدهم أن ينزل متاعه. الجواب: له ذلك إلا أن يكون على أصحابه في ذلك ضرر، مثل أن يكون رحله تحت رحالهم، و لا يمكن إخراجه إلا بضررهم، فلهم منعه في ذلك[5]. ولا شكّ أنّ التاجر الذي وصل إلى مقصده، و يريد أن ينزل سيتضرّر من هـــذا الحكم، ومن هنا يكون الخـــلاف.

---

[1] - فتوى مـالك (ابن عمر، *أكرية*، ص 43).

[2] - ابن عمر، *أكرية*، ص 50. في حين قال اللخمي:" إن مروا بأعدال رفعوها ثم هال البحر، فإن كانت زائدة على الوسق المتعارف رمـوها، ولا شيء فيها (البرزلي، *جامع*، ج3، ص 658).

[3] - فتـوى مــالك (*النـوادر*، ج7، ص 113 - 114؛ ابن رشد، *البيان*، ج9، ص 85).

[4] - فتوى ابن القاسم (ابن عمر، *أكـرية*، ص 44؛ *النوادر*، ج7، ص113).

[5] - فتوى مــالك (البرزلـي، *جامع*، ج3، ص 658).

وانطــلاقا مما سبق، يبــدو أنّ المشاكل المرتبطة بالركاب كانت ذات اتجاهين: الاتجاه الأول، تكون المشكلة بينهم و بين أرباب السفن، وذلك في مسائل مثل ربح الكراء ، و تعيين مدة الكراء، و النقد في الكراء، والكراء بجزء من الحمولة و ردّها فــي حــالة الغـرق أو العطب، و كذلك رد البرطيل، ومسألة تشحين السفن وتفريغها وغيــرها.

و ما يمكن ملاحظته من جل هـذه المسائل، أنّ العلماء مالوا ـ في جل الأحكام ـ إلى مراعاة مصلحة التجار على حساب مصلحة أرباب السفن. فأباحوا للتجار إكراء السفينة إلى غيرهم بكراء أكثر من كرائهم لها. كما أنّهم لم يحدّدوا مدة معينة لانتهاء أجل الكراء، و ألزموا رب السفينة انتظار طيب الريح لمدة الشهر والشهرين بل والسنة. و هي مــدة طويلة ومملة.

و بالنسبة إلى النقد في الكراء فقد كرهه مالك، بما أنّ الكراء عنده على البلاغ، و إذا تم الكراء عليه، ووقع الخلاف، يصدّق التاجر ويضمنه رب السفينة. ومثله الكراء بجزء من الحمولة كالطعام، يردّه رب السفينة في حالة غرق أو عطب و نحوه.

و كذلك البرطيل، وهو سلفة يقدّمها التجار إلى أربـاب السفن ليوزعوها على خدمهم من النواتية، مقابل تشحين السلع و تفريغها. فإذا حـال عائق بين السفينة و مقصدها طولب النواتية برد البرطيل. ونحوها من المسائل الخلافية بين أربـاب السفن و ركابها، و تدور لصالح هـذا الأخير.

من نــاحية أخــرى، أرجع بعض العلماء عملية تفريغ السلع إلــى "**العــرف و العــادات**". أما التشحين، فقد يتولاه رب السفينة ـ في الغالب ـ لا سيما إذا كانت الأمتعة ثقيلة، لأنه أعرف بـطاقة استيعاب سفينته، لذلك ضمّنه الفقهاء في حالة غرق السفينة أو عطبها بسبب الشحنة. ومن بين صور هـذا التضمين **صلح ابن أبــي زيــد**.

بالإضافة إلى ذلك كله، هناك مشاكل أخرى مرتبطة بالمقارضين، مثل خيانتهم أو كذبهم أو إهمالهم وتفريطهم، و هي جوانب أحدثت خلافات بينهم وبين أرباب سفنهم، أوبين أرباب أموالهم.

أما الاتجاه الثاني للمشاكل المرتبطة بالركـاب، فينحصر في الخلاف بين الركاب أنفسهم. و له صور عديدة، من أهمها صفة طرح الأمتعة وتقويمها والمسائل المتعلقة بالتقاطها.

فقد اتفق العلماء على أنّ ما طرح من المركب يفضّ على ما بقي من المتاع في المركب. و عند الطرح، يبــدأ بالأثقل و الأرخص ثمنا من الأمتعة، ولا ترمى ذات نفس لمتاع، كما لا يرمى آدمي لنجاة غيره ولو كان ذميا. وعند تقويم السلع المطروحة، لا يؤخـذ فــي الاعتبار عــروض القنية، وإنما تقوّم عــروض التجــارة فقــــط.

أمــــا ما يلفظه البحــر أو يطفو فوقه من متاع مطروح، فقــد أجاز العلماء التقاطه، و إرجــاعه إلى أصحابه، على شرط أن يدفع للملتقط أجر الإخراج والحمل، و في صورة عــدم حصوله علــى الأجــر، فليس له الحق في إلقــاء المتاع ثــانية في البحـــر و إلا ضمن.

أضف إلى هذه كلها صورا أخـرى متفرقة ذكرناها، وشكّلت مع هذه نقاط خلاف بين الركاب أنفسهم. و جاء الفقه الإسلامي ليحدّ من تلك الخلافات، إلا أنّه لاقى صعوبات جمة في سبيل ذلك، قـد ترجع أسبابها ـ أساسا ـ إلى الاختلاف في الأعراف و العادات. و من هنا تبرز أهمية وجـود نقابـات للتجـار تنظـر فـي شـؤونهم، و تسهر علـى مصالحهم، وهو ـ على ما يبـدو ـ لم يتوفـر لديهم بالمـدن الإسلامية، بما أنّهم لم يكونوا يشكّلون جماعة اجتماعية في حدّ ذاتها[1]. وهل إنّ قوّة الفقيه ومكـانته فـي المجتمع حالت دون قيام مثل تـلك النقـابـــات؟

[1] - Picard (CH), *La mer*, p. 174.

و نخلــص من هـذا الباب، إلى أنّ **النقل البحـري** يكوّن جزءا لا يتجزّأ من حياة المغربي و كيانه الاقتصادي والاجتماعي. فرغم أنّ الفقه المالكي كره ركوب البحر إلا للجهاد، فإنّ المغاربة - عموما - لم يتأثروا بذلك الحاجز الفقهـي، ولا أدل علـى ذلك ازدهـار النشاط البحـري الإسلامـي في الوسيط الأعلى، وسيطرة المسلمين على الحوضين الأوسط والغربي للبحر الأبيض المتوسط. وحتى في فترات تراجع النشاط البحري الإسلامي - ولا سيما بعد الزحف الهلالي - فإنّ المغاربة لم يستغنوا عن ركوب البحر، وإنما عمدوا - في جلهم - إلى اكتراء السفن المسيحية في سفراتهم البحرية، و لا سيما عبر المسالك التي تستوجب توغلا في البحـر.

على أنّ النقل البحري لم تسلم مسالكه من مخاطر كانت تعترض المسافرين في طريقهم. فمن هذه المشاكل ما هو **طبيـعي**، تمثلت في هول البحر بفعل الرياح المخالفة لاتجاه السفن، أو المثيرة للأمواج لتلطم السفن، فتكسّرها أوتغرقها.

و منها ما هو **طـارئ**، يتعلق بفعل الإنســان، ويمكن أن يطرأ على المسافر أثناء السفر في أية لحظة، وفي أي مكان، و هي إما أن تكون قرصنة. أوإما أن تكون مشاكل تتعلق بالكراء، مثل المشاكل المرتبطة برب السفينة وشريكه، وركابها من تجار و مقارضين. و هي - في جلها - سلوكيات ضمّن الفقهاء من يتسبب فيها.

هـذا، و رغم شيوع استعمال النقل البحـري لـدى المغاربة، فإنّ علماءهم من المالكية، كانوا يفضّلون - عموما - ركوب الـدواب في تنقـلاتهم. ولا أدل علـى ذلك سيـرهم كما قدّمنا.

خـــاتمة

بالاعتماد على المصادر المالكية، تمكنت هذه الدراسة التاريخية من أن تلقي الضوء على ناحية مرتبطة بالجانب الاجتماعي - الاقتصادي بالغرب الإسلامي الوسيط. و قد تبلورت لدينا عبر مراحل البحث استنتاجات عديدة نذكر منها ما يلـي:

أ - إنّ أول ملاحـظة يمكن أن يخرج بها الباحث في ظل قلة المصادر، وقلة تنوّعها و ضيق ميدانها - ولا سيما في الميدان الاجتماعي والاقتصادي - هو إبراز دور كتب الفقه كمصادر، لاستنباط أخبار تاريخية.

و لطالما بقـي الشكّ يراود بعـض المؤرخين ويحجمهم عن النظر في المصادر الفقهية لاعتبارات عديدة قد تبدو منفرّة أحيانا: فمن صعوبة أسلوب، إلى مصطلحات خاصة و دقيقة، و إلى تعقيد لغة وتراكيب، فضلا عن كون تلك المصادر في أغلب الأحيان في حالة " **مخطـوط**"[1].

و قد برز هذا الدور التاريخي - الجغرافـي لكتب الفقه[2] من خلال جميع مـراحل هـذه الدراسة. فنجـد الفقهاء يتطرّقون في فتاويهم إلى ذكـر المدن والدول الهامة بالغرب الإسلامي الوسيط، و كذلك المسالك البرية والبحرية ووسائلهما من دواب و سفن، و المشاكل المتعلقة بهما من حرابة و قرصنة.

و أبعد من ذلك وقفنا أكثر من مرّة على نصوص تفيد اهتمام الفقهاء بعلم التاريخ و الجغرافيا. فكم مرة أحـال الفقهاء على المؤرخين والجغرافيين، بل و نقلوا عنهم معلومـاتهم بالحـرف الواحـد[3]. لذلك فلا غـرو أن يكـون لفتاوي[4] الفقهاء قيمة اجتماعية واقتصادية يعتمد عليها.

ب - تنقسم الطرق البرية بالغرب الإسلامـي إلى طرق داخلية وأخرى خارجية. و تشمل الطرق الداخلية الطريق بالمدينة الإسلامية، والطريق بين مدن الغرب الإسلامي. و قـد اهتم الفقهاء بـالطـريق الأول أكثـر من الثانـي لغايـات دينية - اجتماعية.

---

1 - وموقف جـان سوفـاجـي مشهور في هـذا المجال، انظـر كتابه: **"Introduction à l'histoire de l'orient musulman", collection initiation à l'islam, Librairie d'Amerique et d'orient, *maisonneuve*, Paris, 1946, p. 45).**

2 - **كتب فقه المالكية هي المعتمدة في هذه الدراسة، و قد اتّسمت بالواقعية من خلال بعض الأدلة التشريعية التي اعتمد عليها مالك، مثل العرف و العادة، وعمل أهل المدينة، و المصالح المرسلة ونحوها.**

3 - **وردت أمثلة عديدة في هذا الصدد خلال البحث، انظر مثلا (البرزلي، *جامع*، ج6، ص 186 - 187).**

4 - **تجدر الإشارة إلى أنّ الفتاوي لم تكن مرتبطة أساسا بالقضاء، وكتب الفقه أغزر و أشمل في تصوير الواقع مما هو عليه بسجلات القضاء (أنس العلاني، *الإعلام بنوازل الأحكام*، ص 115).**

أما الطرق البرية الخارجية فطريقان، أحدهما في اتجاه بلاد الشرق، والآخر في اتجاه بلاد السودان. و لئن كانت أسباب السفر إلى بلاد السودان لم تتعدّ التجارة، فإنها تعددت بالنسبة إلى بلاد الشرق، و أهمها ثلاثة: الحج، طلب العلم، والتجارة. و قد مثلت هذه الأخيرة إحدى الغايات الأساسية للتنقلات على الدواب والسفن، يشترك فيها الحجاج و طلاب العلم.

جـ - مثلت الدواب بأنواعها من جمل وخيل وحمير وبغال أداة النقل الأساسية لدى المغاربة، فاستغنوا بذلك عن استعمال العربة إلا في حالات نادرة جدا، و لا يمكن أن يعتبر ذلك من المغاربة تخلفا تقنيا أو علميا - كما يذهب إلى ذلك بعض المستشرقين - و إنما لعوامل اقتصادية، توفرت في الدواب أكثر من العربة، فأغناها عنها.

د - يمكن أن نلاحظ من خلال النصوص أنّ الفقه المالكي لم يشجع على ركوب البحر و لم يرغّب فيه، سواء كان ذلك الركوب لأمور دينية أو دنيوية، إلا أنّ الواقع المعاش بالغرب الإسلامي حتّم على أهله أن لا يتأثروا بذلك الحاجز الفقهي، فطوّروا بحريتهم في الوسيط الأعلى، و سيطروا على الحوضين الأوسط والغربي للبحر الأبيض المتوسط. و حتى في فترات تراجع النشاط البحري الإسلامي، فإنّ المغاربة لم يستغنوا عن ركوب البحر، و إنما عمدوا - في جلهم - إلى كراء السفن المسيحية في سفراتهم البحـرية.

هـ - لم يكن النشاط البحري بالغرب الإسلامي - عموما - منظما ولا منسقا. فبالإضافة إلى الضعف السياسي العام، كان هناك غياب طموح بحـري منسجم لدى معظم الدول، فهي لم تول الاهتمام الكافي للاستفادة من الملكات البحرية عند أهل السواحل، و لم تكن لديها إرادة سياسية قوية، تسعى لرعاية البحـارة والتجار، أو تشجّعهم على التوسع في نشاطهم البحري كما كانت تفعل أروبا. وترتّب على ذلك - بصفة عامة - نتيجتان هامتان:

الأولى: أنّ ذلك النشاط لم يكن مستمرا ولا سائرا على سياسة مرسومة، وإنما سار حسب الظروف و حسب المقادير، فلم يؤت - رغم ضخامته - نتيجة إيجابية ثابتة، و قد يفسّر هذا بفقدان المسلمين سيادتهم على البحر المتوسط منذ بـدايات القرن 5هـ/11م.

الثانية: أنّ هذا النشاط لم يؤدّ إلى نمو مطرد في فنون البحر عند المسلمين كما حدث عند الغرب. فعلى الرغم من أنّ المسلمين ملكوا كل وسائل التقدم البحري من فنون إنشاء السفن، و تقدموا في علوم البحار، فإنّهم لم يستطيعوا السير إلى الأمام بنشاطهم البحري، فظلت سفنهم ومعلوماتهم البحرية دائما في نفس المستوى، رغم نبوغ الكثير من ملاحيهم[1].

و - يمكن أن نلاحـظ من خلال النصوص أنّ المراسي بإفريقية لم تكن صالحة دوما للرسو فيها لأسباب مختلفة[2]، أهمّها انكشاف الميناء، حيث تكثر الرياح بها، و تراجع الماء أو قلته.

---

[1] - مؤنس (حسين)، *أطلس*، ص 290.

[2] - لاحـظ كريستوف بيكـار أنّ عملية الرسو لا يتحكّم فيها العامل الجغرافـي وحده، بل تتحكّم فيها كذلك العوامل السياسية والاقتصادية (**Picard, *La mer*, p. 105 – 110**).

بينما كان جل الموانئ بالمغربين الأوسط والأقصى صالحا للرسوّ، بفضل الجبال التي كانت تحيط بهذه المراسي، وتمنع الرياح من تحريك سفنها الراسية.

كما أنّ الأنهار و الأودية التي كانت تصب في الواجهة المتوسطية لم تكن دائما توفر إمكانية الملاحة، و ذلك على عكس التي كانت تصب في الواجهة الأطلسية.

ز - يبدو من خلال النصوص صعوبة التمييز بين سفينة حربية وأخرى تجارية. و المعيار الوحيد في ذلك هو الحمولة. و هذه الأخيرة في حد ذاتها قد لا تغني، لافتقارنا إلى معلومات دقيقة عنها. كما أنّ سفن المسلمين لا تختلف - عموما - عن سفن الروم من حيث الشكل أو النوع أو الحجم كما توهم إلى ذلك النصوص.

ح - يبدو من خلال النصوص الفقهية أنّ أهم شركة انبنى عليها النقل بنوعيه البري و البحري "**شركة القراض**"، وهي نموذج شائع لاستثمار المال في التجارة بواسطة الدواب أو السفن.

و قد خلصنا من مسائل القراض إلى أنّ هذه الشركة كان يميّزها عنصر القلة في اليد العاملة، و هو ما فسح المجال للعاملين فيها للإخلال بالأمانة. وقد تفسّر تلك القلّة بالظروف التجارية التي كانت تتميّز بطابع المخاطرة، بسبب القرصنة في البحر، و الحرابة في المسالك البرية.

أما عامل الخيانة، فقد يرجع إلى الوضعية الاجتماعية للعاملين فيها، والذين كانوا يعملون في إطار ظروف الاقتيات لا غير، بحيث لا ينجم عنها بالضرورة فائض. و هو من جملة الأسباب التي أدت إلى تراجع هذا النوع من الشراكة.

ط - اختلف العلماء حول مسألة كراء السفن "هل هو على البلاغ؟"، ويبدو من مواقف جل العلماء المغاربة أنهم مالوا إلى الأخذ برأي ابن نافع القائل إنّ كراء السفن بحسب ما سارت من الطريق. و الذين أيّدوا مالكا في رأيه القائل إنّ كراء السفن على البلاغ، أدخلوا عليه تدقيقات و تعديلات، تتناسب والواقع المعاش بالغرب الإسلامي، و ذلك حرصا منهم على رد الاعتبار - على الأقل - لمصالح أرباب السفن، التي لم يمل العلماء - في أغلب الأحوال - إلى مراعاتها، ولا أدل على ذلك المسائل المتعلقة بربح الكراء، وتعيين مدة الكراء، والنقد في الكراء، و الكراء بجزء من الحمولة و ردها في حالة الغرق أو العطب، ورد البرطيل ونحوها.

ي - يمكن أن نلاحظ من خلال النصوص أنّ المناخ يعد أهم العوامل الطبيعية المؤثرة في النقل بأنواعه المختلفة. فالزوابع وما تذروه من رمال على الطرق الصحراوية، و العواصف و الأنواء وما ينشأ عنها من نتائج خطرة بالنسبة إلى الملاحة في البحار و المحيطات، و السيول و الأمطار وما تحدثه من تدمير للطرق، و الضباب و ما يترتب عليه من أخطار بالنسبة إلى الملاحة البحرية، والثلوج و ما ينتج عنه من غلق للموانئ وتعطيل للملاحة. كل هذه تعد أمثلة لأثر المناخ في أنواع النقل المختلفة، والذي لا يقتصر على وسائل النقل في العصر الوسيط فحسب، بل و المعاصر أيضا. فقد تُعطِل السيول والفيضانات نشاط السكك الحديدية والطرق البرية، و تأتي الملاحة الجوية في مقدمة أنواع النقل تأثرا بعامل المناخ، ذلك لأنّ صعود الطائرة و هبوطها وتعيين مسارها في الجو وارتفاعها

المناسب، كل هـذا يرتبط ارتباطا وثيقا بالأحوال الجوية، و يتطلب رصد عناصر الطقس واضطراباته المتنوعة لمعرفة السبيل إلى تجنبها أو التخلـص منها.

ك - تستوقفنا من خـلال النصوص الفقهية بعـض الأفكـار التي تعكس هواجـس الخـوف و القلق، التي تنتـاب المسافرين برا وبحـرا بالغرب الإسلامـي الوسيـط. فهناك عوامل بشرية، تمثلت في الأعراب المحاربين والقراصنة، تسببت في اضطراب أحوال المسالك البرية و البحرية، وظهور الحاجة لاستعمال الجند والعسس في تنقلات الناس، في أوقات لم تكن فيها الأوضاع السياسية سيئة بالضرورة.

لقد ساءت أحوال الطرق البرية و البحرية بسبب قلة الأمن، وهو ما تبرزه العديد من المصادر ككتب الرحلات و المناقب والنوازل... وأصبح المسافرون لا يجرؤون على الحركة إلا إذا توفرت شروط السلامة. وأفتى الفقهاء بجواز التخلف عن الحج بسبب مخاطـر الطـريق.

كما ساد الخوف في مجالات أخـرى، مثل التجمعات السكنية الساحلية، ولا سيما ببلاد الأنـدلس في الفترات التي كانت تحتدّ فيها حركة الاسترداد المسيحية. لقد كان الناس يخافون من لصوص البحر، ومن أن يطرقهم النصارى ليلا في منازلهم، فأبواب المدن توصد في أوقات محددة[1]، والأزقة والدروب وضعت عليها الأبـواب بـدورها، لغلقها عند الخـوف[2].

و فضلا عن هذه العوامل البشرية، كانت تعترض المسافرين بعض العوامل الطبيعية التي أثرت بدورها في النقل ووسائله، مثل الصحراء وزوابعها ومشكلة الماء فيها، و الأراضي السوّاخة، وهول البحر وما يتبعه من رياح وأعاصير. و هي أحوال طوّرت في الناس أحيانا بعض السلوكات التي لا تتفق دائما وروح التعاضد و التكافل التي يحث عليها الفقه، وذلك مثل المشاكل المنجرة عن رمي بعـض الأمتعة عند الهول، و نحوها.

على أنّ المسافرين لجـأوا إلى بعض الحلول بقصد التكيف مع هذا الهاجس (الخوف)، و استمدوها في الغالب من نفس المقومات المادية والدينية التي تؤطر المجتمع. فهناك طاقة دينية واجتماعية يمثلها المتصوفة من أهل الزوايا المنتشرة على الطـرق.

فقد تـدخل هؤلاء ليكفوا عن المسافرين شرور قطاع الطرق والغاصبين، و سعوا إلى الحد من آثار عيث القبائل المحاربة بالوعـظ والدعوة إلى التوبة تـارة، و بالحـرب تـارة أخـرى.

كما قدّم الزهاد حلولا مثلى لمقـارعة هـول البحر، وكان التبرك بهم ماديا أو معنويا حاضرا في نفس راكب البحر، وهو أمر ساعده - على الأقل - بالشعور - جـزئيا - بالاطمئنان فـي البحـر. وغير ذلك من وجوه تـدخل الصوفية في الحياة العامة، والتي قابلها من جهة ثانية اعتقاد راسخ من قبل الجمهور في مقدراتهم، وخوف واحتياط من قبل المخزن. و قـد انعكس ذلك من خـلال هـالات القـدسية التي أحـاط بها النـاس رجـالات التصوف، ومن خـلال إنتـاج منـاقبي

---

[1] - هـذا يهم بـلاد المغرب كلها.

[2] - و يذهب في الاتجاه نفسه من الخـوف: الامتناع عن استضافةالغرباء ليلا، وإن كانوا معرّضين لخطر حقيقي(محمد فتحة، *النوازل*، ص405).

غـزيـر، صـادر عن هـذا الوسـط، عـزّز حظـوته وصـورته داخـل المجتمع.

ل ـ كثر الحديث عن النقل البـري والبحـري في كتب الفقه، لكن معرفتنا بجوانبه التقنية بقيت محـدودة جـدا، شأنها فـي ذلك شأن المصـادر الأخـرى التي تناولت الموضوع.

فـالجوانب التقنية في النقل ـ بريا كـان أو بحـريا ـ لا تزال مغيبة في الـدراسات العربية بوجه عـام. و الـدراسـات العـربية القليلة المتوافـرة تعتمـد أساسـا علـى مصـادر وصفية غيـر دقيـقة فـي معـالجتها للموضـوع، وعليـها تبنـي خـلاصـات وأحكـاما، يصـعب فـي أغلب الأحيـان التأكـد من صلاحيتها عنـد التمحيـص، أو حصـر زاوية النظـر في جـانب معين ودقيق من الموضـوع، مثل كيفية تحميل الـدابة، وكمية حمـولتها، وكـذلك حمـولة السفن، و رواتب الأكـرياء والبحـارة، وكيفية صنـاعة السفن، وأشكـال القطـع البحـرية، و التقنيـات والمـواد المستعملة فـيها، وغيـر ذلك من المواضع التي لا تزال بحـاجة إلى دراسـات دقيقة.

من نـاحية أخـرى، تشكـر جهود علمـاء الآثـار البـاحثين فـي الآثـار تحت المائية[1]، و الـذين يعتمـدون علـى تقنيـات متقـدمة جدا، للوصـول إلى حطـام السفن في عمق البحر، والتمكن من معرفة تاريخ صناعتها، بفضل دراسة حلقات النمو في جذوع الأشجار، ومن تلك التقنيات: استعمال القياس المغناطيسي للاستكشافات تحت المائية، والتصوير المسامي الضوئي للرفع الهنـدسي للقـى الأثـرية، والإنسان الآلـي المبرمج عن بعـد للكشف عن المواقـع العميقة.

لأنّ أعمالا من هـذا القبيل مهما كـان الخلل الذي يمكن أن يعتـريها، من شـأنها أن ييسّر قـراءة جـديدة لتـاريخ المـلاحة البحـرية، والإحـاطة بمختلف مظاهـرها، كالتجـارة البحـرية، وهنـدسة السفن، وطـرق المـلاحة.

---

[1] ـ من مهام القسم الخاص الذي أنشئ في تونس سنة 1993 في هذا الصدد: إيجاد الحلول للمسائل المتعلقة، بالاكتشافات الأثرية البحرية، من ذلك تحديد ملكية حطام السفن، و ضبط المكتشفات البحرية وتحديدها، وتنظيم ما تقتضيه من البحوث و الدراسات. و يعتبر علم الآثـار تحت المائية في البلاد التونسية اختصاصا حديثا، مازالت البحـوث المتصلة به في بـدايـاتها.

فهرس المصادر و المراجع

المصـــادر:

1 - *القــرآن الكــريم.*

2- ابن الأثير، *الكـامل فـي التاريخ*، دار صــادر، بيـروت، 1965.

3- الإدريسي (أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس)، *نـزهة المشتاق في اختـراق الآفـاق*، مكتبة الثقافة الدينية، القاهـرة، د. ت.

4- الإصطخري (إبراهيم بن محمد الفارسي)، *المسالك و الممالك*، تحقيق محمد جابر عبد العال، مراجعة محمد شفيق غربال، الجمهورية العربية المتحدة، 1961.

5 - الأصفهاني (علي بن الحسين)، *الأغانـي*، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، الدار المصرية العامة للكتاب، 1992،

6 - الأندلسي (أبو حامد)، *تحفة الألباب و نخبة الإعجاب*، تحقيق إسماعيل العربي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1989.

7- البخـاري (محمد بن إسماعيل)، *صحيح البخاري*، المكتبة الإسلامية محمد أوزدمير، إستانبول، تركيا، 1981.

8 - البرزلـي (أبو القاسم أحمد)، *جامع مسائل الأحكام لما نزل من القضايا بالمفتين و الحكام*، تقديم محمد الحبيب الهيلة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2002.

9 - ابن بطوطة (أبو محمد عبد الله بن إبراهيم)، *رحلة ابن بطوطة*، تقديم ابن جـزي، دار صادر، بيروت، د.ت.

10 - البكري (أبو عبيد)، *المسالك و الممالك*، تحقيق أدريان فان ليوفن وأنـدري فيري، الدار العربية للكتاب والمؤسسة الوطنية للترجمة والتحقيق والدراسات، تونس، 1992.

11 - التجانـي (أبو محمد عبد الله بن محمد)، *رحلة التجاني*، تقديم حسن حسني عبد الوهاب، الدار العربية للكتاب، ليبيا - تونس، 1981.

12 - الجاحـظ (أبو عثمان عمرو بن بحـر)، *الحيوان*، تحقيق وشرح عبد السلام هارون، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1969، ط3.

13 - ــــ، *القول في البغل*، مطبعة مصطفى إلياس الحلبي، مصر، 1955.

14 - ابن جبير (أبو الحسين محمد بن أحمد)، *رحلة ابن جبير*، دار صادر، بيروت، 1988، ط2.

15 - الجـزنـائي (أبو الحسن علـي)، *جنـي زهرة الآس في بناء مدينة فـاس*، دار المنصور للطباعة و الوراقة، الربـاط، 1973.

16- ابن جـزي الكلبي (أبو القاسم محمد بن أحمد)، *القوانين الفقهية*، دار القلم، بيروت، د.ت.

17 - ابن الحـاج (محمد بن محمد العبدري)، *المدخل*، دار الفكـر، د.ت.

18- أبو الحسين (مسلم بن الحجاج)، *صحيح مسلم*، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1972، ط2.

19 - الحموي (ياقوت بن عبد الله)، *معجم البلدان*، دار صادر، بيـروت، 1957.

20 - ابن حوقل (أبو القاسم محمد بن علي)، *صورة الأرض*، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، لبنان، د.ت.

21 - ابن خرداذبه (أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله)، *المسالك والممالك*، مكتبة المثنى، بغداد، د.ت.

22 - الخشني، *أصول الفتيا في الفقه*، تحقيق محمد المجدوب ومحمد أبو الأجفان و عثمان بطيخ، الدار العربية للكتاب، 1985.

23 - ابن خلدون (عبد الرحمان)، *كتاب العبر*، منشورات دار الكتاب اللبناني للطباعة و النشر، بيروت، 1958.

24- ـــ، *المقدمة*، دار الكتاب اللبناني للطباعة و النشر، بيروت، 1979.

25 - الداعـــي إدريس، *عيون الأخبار و فنون الآثار*، حقق الجزء الخاص بالمغرب محمد اليعلاوي تحت عنوان " تاريخ الخلافة الفاطمية بالمغرب"، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1985.

26 - الداودي (أحمد بن نصر)، "*كتاب الأموال*"، (جزء منه) تحقيق حسن حسني عبد الوهاب و فرحات الدشراوي، نشر في *Etudes d'orientalisme à la mémoire de E - Lévi – Provençal*, Paris, 1962.

27 - الدبـــاغ، *معالم الإيمان فـي معـرفة أهل القيـروان*، تونس، تـذييل ابن نـاجـي، 1902.

28 - ابن الرامـــي (محمد بن إبراهيم)، *الإعـــلان بأحكام البنيان*، تحقيق فـــريد بن سليمان، مركز النشر الجامعي، تونس، 1999.

29 - ابن رشد (محمد)، *البيان و التحصيل*، تحقيق مجموعة من الأساتذة المغاربة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1984.

30 - ـــ، *فتاوي ابن رشد*، تحقيق المختار بن الطاهر التليلي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، ط1، 1987.

31 - *مسائل أبي الوليد*، تحقيق محمد الحبيب التجكاني، دار الجيل بيروت، دار الآفاق الجديدة، المغرب، 1993، ط2.

32 - ابن أبي زيد، *الفتاوي*، تقديم حميد محمد لحمر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 2004، ط1.

33 - ـــ، *كتاب الجامع في السنن و الآداب و الحكم والمغازي*، تحقيق عبد المجيد تركي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1990، ط2.

34 - ـــ، *الرســـالة*، مكتبة رحـــاب، الجزائر، 1987.

35 - ـــ، *النوادر و الزيادات على ما في المدونة من غيرها من الأمهات*، تحقيق جماعة من الأساتذة المغاربة، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1999، ط1.

36 - السعدي (عبد الرحمان)، *تاريخ السودان*، نشر هوداس وبنيه، باريس، 1964.

37-ابن سهل(عيسى)، *الإعـلام بنوازل الأحكام*، حقق الجزء الأول منه أنس العلانـي،(نص مرقون)، جامعة الزيتونة، 1982.

38 - ابن سيده (أبو الحسن علي بن إسماعيل الأندلسي)، *المخصص*، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، د.ت.

39 - الشماخـي (أحمد بن سعيد)، *كتاب السير*، طبعة حجرية، القاهرة، 1884.

40 - الطبري (محمد بن جرير)، *تاريخ الأمم و الملوك*، دار الكتب العلمية، بيروت، 1988.

41 - ابن عبد الحكم (عبد الرحمان بن عبد الله)، *فتوح إفريقية والأندلس*، تحقيق عبد الله أنيس الطباع، بيروت، 1964.

42 - ابن عذارى المراكشي، *البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب*، تحقيق ج.س كولان، و إ. ليفي - بروفنسال، دار الثقافة، بيروت، لبنان، 1983، ط3 .

43 - أبو العرب، *طبقات علماء إفريقية و تونس*، تحقيق علي الشابي و نعيم حسن اليافي، الدار التونسية للنشر، تونس، 1968.

44-أبو العرب الخشني، *طبقات علماء إفريقية و تونس*، نشر محمد بن أبي شنب، الجـزائر، 1914.

45 - ابن عسكر (شهاب الدين)، *إرشاد السالك*، دار الفكر، مصر، 1935.

46 - ابن عمر (محمد)،" *أكر ية السفن و التداعي بين أهلها*"، تحقيق مصطفى أنور طا هر، *الكر اسات التو نسية*، عدد 123-124، الثلا ثة الأشهر الأولى والثانية 1983.

47 - الغبريني (أحمد)، *عنوان الدراية فيمن عرف من العلماء في المائة السابعة ببجاية*، تحقيق أبي الشنب، الجزائر، 1910.

48 - ابن فرحون (إبراهيم)، *تبصرة الحكام*، تحقيق محمد أبـو النور، القـاهـرة، 1972.

49 - القاضي عياض، *ترتيب المـدارك و تقريب المسالك لمعرفة أعـلام مـالك*، تحقيق أحمد بكير محمود، بيروت - طرابلس، 1967.

50 - القاضي عياض، *تراجم أغلبية مستخرجة من مدارك القاضي عياض*، تحقيق محمد الطالبي، تونس، 1968.

51 - القزويني (زكرياء محمد محمود)، *آثـار البلاد و أخبار العباد*، دار صـادر، بيـروت، د.ت.

52 - كعت (محمود)، *تاريخ الفتاش في أخبار البلدان والجيوش وأكابر الناس*، نشر هوداس وبنيه، باريس، 1964.

53 - الكلبي (محمد السائب)، *أنساب الخيل في الجاهلية والإسلام وأخبارها*، تحقيق أحمد زكـي، الدار القومية للطباعة و النشر، القاهـرة، 1965.

54 - اللبيدي (أبو القاسم)، *مناقب أبي إسحاق الجبنياني و مناقب محرز بن خلف لأبي الطاهر الفارسي*، تحقيق هادي روجـي إدريس، الجزائر، 1959.

55 - ليون الإفريقي (الحسن بن محمد الوزان الفاسي)، *وصف إفريقيا*، ترجمة محمد حجي و محمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، ، 1983، ط2.

56 - سحنون، *المدونة الكبرى*، مطبعة السعادة، مصر، 1905.

57 - مالك بن أنس، *الموطأ*، مراجعة نخبة من العلماء، منشورات دار الآفاق الجديدة، المغرب، 1992، ط1.

58 - المالكي (أبوبكر)، *رياض النفوس*، تحقيق بشير البكوش، ومراجعة محمد العروسي المطوي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1983.

59 - الماوردي، *الأحكام السلطانية*، تصحيح محمد عبد القادر، مطبعة الوطن، مصر، 1980.

60 - المسعودي (أبو الحسن علي)، *مروج الذهب*، ترجمة و تحقيق دي مينارد، المطبعة الإمبراطورية، باريس، 1861.

61 - المغيلي، (محمد بن عبد الكريم)، *أسئلة الأسقيا و أجوبة المغيلي*، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1974.

62 - المقدسي، *أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم*، مطبعة بريل، ليدن، 1906، ط2.

63 - المقري (أحمد بن محمد)، *نفح الطيب من غصن الأندلس الطيب*، تحقيق إحسان عباس، دار صادر، بيروت، 1988.

64 - المقريزي (أحمد علي)، *الخطط*، دار التحرير للطبع والنشر، بيروت، لبنان، 1968.

65 - ابن منظور (جمال الدين بن محمد)، *لسان العرب*، دار صادر، بيـروت، 1994، ط3.

66 - *سنن أبي داود*، إعداد وتعليق عزت عبيد الدعاس، دار الـدعوة، دار سحنـون، تونس، 1992، ط2.

67 - ابن هشام، *السيرة النبوية*، تحقيق عمر عبد السلام تدمري، دار الكتاب العربي، بيروت، 1987.

68 - وزارة الأوقاف و الشؤون الإسلامية بالكويت، *فهرس شرح الزرقاني على مختصر خليل في الفقه المالكي*، دار الفكر، بيروت، 1978، ط1.

69 - الونشريسي، *المعيار المعرب و الجامع المغرب عن فتاوي علماء إفريقية و الأندلس و المغرب*، أشرف على تخريجه محمد حجي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1981.

70 - اليعقوبي (أحمد)، *كتاب البلدان*، المطبعة الحيدرية، النجف، 1957، ط3.

المراجـــــــــع:

1- إبراهيم (حركـات)، "دور الصحـراء الإفريقية في التبادل والتسويق خلال العصر الوسيـط"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، السنة الثالثة، عدد1، جانفي 1981.

2- أبـو الأجفـان (محمد)، *المسائل الفقهية لأبي علي عمر بن علي بن قداح الهواري التونسي*، مركز الـدراسات الإسلامية بالقيـروان، 1992 ، ط1.

3- إدريس (هادي روجـي)، *الـدولة الصنهاجية، تاريخ إفريقية في العهد الزيري من القرن 10 إلى القرن 12م*، ترجمة حمادي الساحلي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1992، ط1.

4- الأشـرف (مصطفى)، " الجزائر فـي تـاريخ الحضارة"، *الأصالة*، عدد2، سنة1، 1971.

5- إقبال (مـوسى)، *المغرب الإسلامـي*، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1981، ط2.

6- أوستن (ملر)، *علم المناخ*، تعريب محمد متولي، مطبعة لجنة البيان العربي، مصر، 1954.

7- البحروني (عبد الحميد)، *أسواق القيروان في العصر الوسيط إلى نهاية العصر الزيري*، (نص مرقون)، شهادة الدراسات المعمقة، كلية الآداب بمنوبة (تونس)، 2003 - 2004.

8- برت (ميتشل)، "فتويان من أواخر القرن الرابع الهجري تتعلقان بالتجارة عبر الصّحراء"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، السنة الثالثة، عدد 1، جانفي 1981.

9- برنشفيك (روبار)، *تاريخ إفريقية في العهد الحفصي من القرن 13 إلى نهاية القرن 15م*، تعريب حمادي الساحلي، دار الغرب الإسلامـي، بيروت، 1999، ط1.

10- بوتشيش (إبراهيم القـادري)، *تـاريخ الغرب الإسلامـي*، قراءات جديدة في بعض قضا يا المجتمع والحضارة، دار الطليعة، بيروت، 1994، ط1.

11- بونار (رابح)، *المغرب العربي: تاريخه و ثقافته*، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، 1981، ط2.

12- بالكحلة (عادل)، *بحارة السّاحل التونسي بين التهميش وفاعليات التّأكيد*، (مرقونة)، شهادة الدكتوراه، جامعة تونس الأولى، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، 1994/1995.

13- التازي (عبد الهادي)، "الأسطول المغربي عبر التاريخ"، *مجلة البحث العلمي* (المغرب)، عدد33، 1982.

14- ـــ، " ميناء فاس في المصادر المغربية و الأجنبية"، *مجلة الأكاديمية* (المغرب)، عدد17، 2000.

15- التليسي (بشير رمضان) والذويب (جمال هاشم)، *تاريخ الحضارة العربية الإسلامي*، جمال هاشم الذويب، دار المدار الإسلامي، بيروت، لبنان، 2002، ط1.

16- جـدلة (إبراهيم)، " سلطة بني جـامع في مـدينة قـابس"، *الكراسات التونسية*، عدد176، مجلد XLIX، الثلاثية الأولى لسنة 1997.

17- جلول (ناجي)، *الرباطات البحرية بإفريقية في العهد الوسيط*، مركز الدراسات والبحوث الاقتصادية، تونس، 1999.

18- جودة (جودة حسنين)، *جغرافية إفريقيا الإقليمية*، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، د.ت، ط4.

19- ـــ، *جغرافية البحار و المحيطات*، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1982.

20- الجوهري (يسري)، *جغرافية المغرب العربي*، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1981.

21- الحريري (إدريس صالح)، " العلاقات الاقتصادية و الثقافية بين الدولة الرستمية و بلدان جنوب الصحراء الكبـرى"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، عدد1، ينايـر 1983.

22- حسن (حسن إبراهيم)، *تاريخ الإسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي*، دار الجيل، بيروت، لبنان، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1996، ط14.

23- حسن (حسن إبراهيم) و حسن (علي إبراهيم)، *النظم الإسلامية*، مكتبة النهضة المصرية، مصر، د. ت.

24 - حسن (علي إبراهيم)، *تاريخ المماليك البحرية*، مكتبة النهضة المصرية، 1967، ط3.

25- حسن (محمد)، *المدينة و البادية بإفريقية في العهد الحفصي*، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية بتونس، مجلد XXXII، 1999.

26- حسنين (أحمد محمد)، *في صحراء ليبيا*، د.ت.

26- حسنين (محمد بن عبد الله)، *الفتح الرباني فيما يحتاج إليه المريد التجاني*، المكتبة الثقافية، بيروت، د.ت.

27- حسين (أحمد إلياس)، " دولة الأغالبة و السيادة العربية على البحر المتوسط"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، عدد1، يناير 1983.

28- حسين الحاج (حسن)، *حضارة العرب في صدر الإسلام*، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1992، ط1.

29- الحضيري (محمد المدني)، " الطريق من طرابلس إلى فزان"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، السنة الأولى، عدد1، جانفي، 1979.

30- خـلاف (محمد عبد الوهاب)، *قرطبة الإسلامية الحياة الاقتصادية والاجتماعية*، الدار التونسية للنشر، تونس، 1984.

31- ابن الخوجة (محمد)، "البريد بتونس"، *المجلة التونسية*، المجلد الأول، ج10، جوان 1937.

32- *دائرة المعارف الإسلامية*، تأليف أئمة المستشرقين في العالم، ترجمة إبراهيم زكي خورشيد، أحمد الشنتناوي، وعبد الحميد يونس، الشعب، مصر، 1969، ط2.

33- الدالي (الهادي المبروك)، *مملكة مالي الإسلامية وعلاقاتها مع المغرب وليبيا من القرن 13 إلى 15م*، دار الملتقى للطباعة والنشر، بيروت، 1993، ط1.

34- الدريسي (فرحات)، *مراجعات مفهومية في الثقافة العربية الإسلامية*، أديكوب للنشر، 1999.

35- دوزي (رينهارت)، *تكملة المعاجم العربية*، تعريب محمد سليم النعيمي، دار الرشيد للنشر، العراق، 1980.

36- الدولاتلي (عبد العزيز)، " أضواء تاريخية على بحيرة تونس"، *المجلة التاريخية المغربية*، عدد3، جانفي 1975.

37- ديالو (أحمادو تال)، *تنظيم الصناعة من خلال مدونة سحنون ونوادر ابن أبي زيد*، رسالة بحث لنيل شهادة الماجستير، إشراف نجم الدين الهنتاتي، جامعة الزيتونة، 2003م، تحت الطبع للنشر.

38 - دي موراييس فارياس (باولو فرناندو)، "نظام تجارة تادمكة وغاو وكاوكاو و كوكيا في إطار تاريخ الاتصالات الثقافية على امتداد طرق التجارة عبر الصحراء"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، عدد3، 1981.

39- الرفاعي (أنور)، *الإسلام في حضارته ونظمه الإدارية والسياسية والأدبية و العلمية والاجتماعية والاقتصادية و الفنية*، دار الفكر، دمشق، 1986، ط3.

40- الريس (محمد ضياء الدين)، *الخراج في الدولة الإسلامية حتى منتصف القرن الثالث الهجري*، مكتبة نهضة مصر، القاهرة، 1957، ط1.

41- الزاوي (الطاهر أحمد)، *تاريخ طرابلس الغرب المسمى بالتذكار فيمن ملك طرابلس و ما كان بها من الأخبار*، المطبعة السلفية، القاهرة، 1930.

42- زغلول (محمد السعيد بسيوني)، *موسوعة أطراف الحديث النبوي الشريف*، دار الفكر، بيروت، 1989، ط1.

43- الزناد (عبد الله)، *الإمام المازري و قصر الرباط*، دار بو سلامة للطباعة و النشر، تونس، د.ت.

44- أبو زهرة (محمد)، *مالك حياته و عصره آراؤه و فقهه*، دار الفكر العربي، 1952، ط2.

45- الزهري، *كتاب الجغرافية*، تحقيق محمد حاج صادق، *وثائق دراسات شرقية*، مجلد 21، 1968.

46- الزواري (علي)، "العلاقات التجارية بين تونس والشرق من خلال قضية قراض"، *المجلة التاريخية المغربية*، عدد 29 - 30، 1983.

47- زيادة (نقولا)، "المغرب"، *مجلة شؤون عربية*، عدد 21، نوفمبر 1982.

48- ـــ، "موريتانيا"، *مجلة شؤون عربية* (تونس)، عدد22، ديسمبر 1992.

49- نفسه، " المغرب و السودان الغربي"، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 2002، ط1.

50- ـــ، " سكان الصحراء الكبرى و السودان الغربي"، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 2002، ط1.

51- ـــ، "طرق ابن بطوطة و قافلته"، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 2002، ط1.

52- ـــ، " تجارة بلاد الشام الخارجية في العصر السلجوقي (القرنين 5 - 6هـ/ 11 - 12م)"، الأهلية للنشر و التوزيع، بيروت، 2002.

53- ـــ، " مراجعة كتاب: التجارة و التجار في إسبانيا الإسلامية (900 - 1500م)"، الأهلية للنشر و التوزيع، بيروت، 2002.

54- السائح (الحسن)، *الحضارة المغربية عبر التاريخ*، دار الثقافة، المغرب، 1975، ط1.

55- سعودي (يسمينة)، " تاريخ الحصان في شمال إفريقيا"، *الكراسات التونسية*، عدد 155 - 156، 1991.

56- شبوح (إبراهيم)، " حول منارة قصر الرباط بالمنستير وأصولها المعمارية"، *مجلة إفريقية* (تونس)، مجلد III / IV، 1969.

57- الشتيوي (أحمد)، *مظاهر الحضارة من خلال رحلات المغاربة والأندلسيين و ثقافتهم بين القرنين السادس و الثاني عشر الهجري/ الثاني عشر والثامن عشر الميلادي*، أطروحة دكتوراه (مرقونة)، إشراف علي الشنوفي، جامعة تونس (كلية الآداب)، 1987 - 1988.

58- الشريف (محمد)، *تاريخ الغرب الإسلامي* (قراءة نقدية)، طوب بريس (المغرب)، 2005، ط1.

59- الشكعة (مصطفى)، *معالم الحضارة الإسلامية*، دار العلم للملايين، بيروت، 1987، ط5.

60- شلق (علي)، *العقل الفقهي في الإسلام*، دار الحقيقة، بيروت، 1994، ط1.

61- الشيخلي (صباح إبراهيم)، "العرب الأوائل في بلا د المغرب الأقصى، دراسة في انتشارهم واستقرارهم في القرون الإسلامية الثلاث الأولى"، *المجلة التونسية للعلوم الاجتماعية*، عدد 82 - 83 ، 1985.

62- ـــ، " النشاط التجاري في بلاد المغرب خلال القرن 4هـ/10م"، *مجلة التاريخ العربي* (المغرب)، عدد6، 1998.

63- ـــ، "الهلاليون في المغرب ضوء جديد حول أثر هجرتهم"، *المجلة التونسية للعلوم الاجتماعية*، عدد70 - 71، السنة 19، 1982.

64- الشيراوي (يوسف أحمد)، *الاتصالات و المواصلات في الحضارة الإسلامية*، ريـاض الريس للكتب والنشر، لندن، 1992، ط1.

65- صالح (صبحي)، *النظم الإسلامية نشأتها و تطورها*، دار العلم للملايين، بيروت، 1982، ط6.

66- الصقار (فؤاد محمد)، *جغرافية التجارة الدولية*، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1984.

67- الطالبي (محمد)، "دار صناعة تونس"، الشعب، (تونس)، عدد79، 80 -81، أفريل، 1967.

68- ـــ، " العلاقات بين إفريقية و الأندلس في القرن الثالث الهجري"، *الكراسات التونسية*، عدد69 - 70 1970.

69- ـــ، *الدولة الأغلبية، التاريخ السياسي*، ترجمة المنجي الصيادي، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1985، ط1.

70- الطيبي (أمين توفيق)، "المصطلحات البحرية و المعلومات الملاحية في رحلة ابن جبير 578 - 580هـ/ 1183 - 1185م"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، عدد2، جويلية 1982.

71- العابد (محسن)، " جوانب من الحياة الفكرية والاجتماعية والاقتصادية بإفريقية في أواخر القرن 5 و أوائل القرن 6هـ من خلال فتاوي عبد الحميد الصائغ والمازري"، *مجلة العلم و التعليم* (تونس)، عدد 23، سنة ثالثة، 1978.

72- ابن عاشور (محمد الطاهر)، *تفسير التحرير و التنوير*، الدار التونسية للنشر، تونس، 1984.

73- عبد الحليم (أنور)، "الملاحة و علوم البحار عند العرب"، *عالم المعرفة*، الكويت، سلسلة كتب ثقافية شهرية، المجلس الوطني للثقافة والفنون والأداب، جانفي 1979.

74-عبد الحميد (سعد زغلول)، *تاريخ المغرب العربي*، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، 1979.

75- عبد الكافي (أبو بكر)، *تاريخ صفاقس*، التعاضدية العمالية للطباعة والنشر، صفاقس، 1966.

76- عبد المنعم(ماجد)، *العلاقات بين الشرق و الغرب في العصور الوسطى*، بيروت، مكتبة الجامعة العربية، 1966.

77- عبد الوهاب (حسن حسني)، *الإمام المازري*، دار االكتب الشرقية، تونس، د.ت.

78- ـــ، *ورقات عن الحضارة العربية الإفريقية التونسية*، مكتبة المنار، تونس، 1965.

79- ــــ، *بساط العقيق في حضارة القيروان و شاعرها ابن رشيق*، تقديم محمد العروسي المطوي، مكتبة المنار، تونس، 1970، ط2.

80- العـريني (السيد الباز)، *الـدولة البيزنطية*، دار النهضة العربية، القاهرة، د.ت.

81- عزّ الدين (عمر موسى)، "طريق عبر الصحراء الليبية من المغرب الأقصى إلى مصر في القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، عدد1، جانفي 1983.

82- ــــ، *الموحـدون في الغـرب الإسلامـي تنظيماتهم ونظمهم*، دار الغرب الإسلامي، بيروت، 1991.

83- عـزيز (أحمد)، *تاريخ صقلية الإسلامية*، ترجمة أحمد توفيق و أمين الطيبي، الدار العربية للكتاب، 1980.

84- أبـو العطا (فهمي هلالـي هلالـي)، *الطقس و المناخ*، دار المعـرفة الجامعية، مصر، 1985.

85- عطية الله (أحمد)، *القاموس السياسي*، دار النهضة العربية، مصر، 1980، ط4.

86- العلي (صالح أحمد)، *الإدارة في العهود الإسلامية الأولى*، شركة المطبوعات للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 2001، ط1.

87- غالب (سعدي علي)، جغر*افية النقل والتجارة*، دار الكتب للطباعة والنشر، العراق، 1987.

88- الغدوي (إبراهيم أحمد)، *الأساطيل العربية في البحر الأبيض المتوسط*، مكتبة نهضة مصر، د.ت.

89- غراب (سعد)، "كتب الفتاوى وقيمتها الإجتماعية"، *حوليات الجامعة التونسية*، عدد 16، 1978.

90- فتحة (محمد)، *النوازل الفقهية و المجتمع: أبحاث في تاريخ الغرب الإسلامـي من القرن 6 إلى القرن 9هـ/ 12 - 15م*، منشورات كلية الآداب و العلوم الإنسانية، المغرب، 1999.

91- فروخ (عمر)، *الحضارة الإنسانية وقسط العرب منها*، دار لبنان للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1983، ط3.

92- ــــ، *العرب و الإسلام في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط من فتح المغرب إلى فتح الأندلس إلى آخر عصر الولاة (138هـ/ 756م)*، منشورات المكتب التجاري، بيروت، 1959، ط1.

93- فنطر(محمد)، " الفينقيون و قرطاجة صلة بين أصقاع البحر الأبيض المتوسط"، *الكراسات التونسية*، عدد155 - 156، 1991.

94- فهري (نافع)، *شبكة الطرقات بإفريقية خلال القرون الخمس الأولى للهجرة*، شهادة الدراسات المعمقة في التاريخ الوسيط (مرقونة)، إشراف منيرة شابوطو، كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية بتونس، أكتوبر 2000.

95- فيلالـي (عبد العزيز)، " جوانب من العلاقة السياسية بين الدولة الرستمية في تاهرت و الدولة الأموية في الأندلس"، *الكراسات التونسية*، عدد155 - 156، 1991.

96- قاسم (جمال زكرياء)، *الأصول التاريخية للعلاقات العربية الإفريقية*، جامعة الدول العربية، 1975.

97- قطـاط (حياة)، *العرب في الجاهلية الأخيرة و الإسلام المبكر*، دكتوراه في التاريخ (مرقونة)، إشراف منيرة شابوطو، كلية العلوم الاجتماعية و الإنسانية بتونس، 2003.

98- كانى (جاك)، "المغرب الشمالي في أواسط القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي ناحيتي طنجة و تطوان"، تعريب سعيد النجار، *مجلة البحث العلمي* (الرباط)، السنة العاشرة، عدد20- 21، يوليو 1972.

99- كاني (د. أ.م)، "مظاهر الاتصالات الفكرية والثقافية بين شمال إفريقيا ووسط السودان بين سنة 700م و 1700م مع إشارة خاصة إلى كانم وبرنو و أرض الهوسا"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، عـدد3، 1981.

100- الكعاك (عثمان)، الحضارة العربية في حوض البحر الأبيـض المتوسـط، جـامعة الـدول العربية، 1965.

101- كواندرو (روجي)، " قراصنة سلا"، تعريب محمد العربي حمود، *البحث العلمي* (المغرب)، عدد39، 1989.

102- لبيب (صبحي)، " التجارة الكارمية و تجارة مصر في العصور الوسطى" *المجلة التاريخية المصرية*، عدد2، ماي 1952.

103- ليفـي - بـروفنسال (إ)، *الحضارة العربية في إسبانيا*، ترجمة الطاهر أحمد مكي، دار المعارف، القاهرة، 1994، ط3.

104- مؤسسة جيوبروجكتس - ش.م.م، *أطلس الوطن العربي و العالم*، بيروت، 1996، ط7.

105- مؤنس (حسين)، *أطلس تـاريخ الإسلام، الزهـراء للإعـلام العربـي*، مصر، 1987، ط1.

106- ـــ، *ابن بطوطة ورحلاته تحقيق ودراسات*، دار المعارف، القاهـرة، د.ت.

107- ـــ، *تاريخ المسلمين في البحر المتوسط*، الدار المصرية اللبنانية، 1991، ط1.

108- متـز (آدم)، *الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري*، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريـدة، مكتبة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1941.

109- *مجلة بيبليوغرافيا الغرب الإسلامي*، مؤسسة الملك عبد العزيز آل سعود للدراسات الإسلامية والعلوم الإنسانية، الدار البيضاء، المغـرب، يناير، مارس 1992.

110- مجيد (خدوري)، *الحرب و السلم في شرعة الإسلام*، الدار المتحدة للنشر، بيروت، 1973، ط1.

111- محفوظ (فوزي)، " بعض المظاهر من أسواق صفاقس في العصر الوسيط"، أعمال ندوة *الحركة الاقتصادية بصفاقس بين الماضي و الحاضر*، صفاقس، 1992.

112- محمد (عطية أحمد)، *أدب البحر*، دار المعارف، القاهرة، 1981.

113- المرابط (رياض)، *الرباط و مجتمع المرابطين بإفريقية*، شهادة الكفاءة في البحث، تونس، 1988.

114- مركز الدراسات الإسلامية بالقيروان، القيروان: دراسات حضارية، تونس، مطبعة تونس، 1990.

115- المعموري (الطاهر)، *فتاوى المازري*، الدار التونسية للنشر، 1994، ط1.

116- المكـــي (سالم)، *الاقتصاد في مقدمة ابن خلدون بين الواقع والنظرية*، تونس، 2004، ط1.

117- موسى (عز الدين عمر)، *الموحدون في الغرب الإسلامي، تنظيماتهم ونظمهم*، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، 1991.

118- *الموسوعة الفقهيّة*، وزارة الأوقـــــــــاف بالكويت، الكويت، 1992، ط1.

119- مونـــي (ريموند)، " طرق التجارة عبر الصحراء بين ليبيا ومناطق السافانا في النيجير و تشاد قبل الفتح العربي"، *مجلة البحوث التاريخية* (ليبيا)، عدد1، يناير 1981.

120- ناعمي (مصطفى)، "أهمية التجارة بالنسبة للبنية الاقتصادية والاجتماعية غرب الصّحراء بلاد تكنة"، *مجلة البحث العلمي* (الرباط)، عدد 35، 1985.

121- النحوي (الخليل)، *بلاد شنقيـط، المنارة.. و الرباط*، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم، تونس، 1987.

122- النويري (شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب)، *نهاية الأرب في فنون الأدب*، مطابع كوستاتسومـاس وشركاؤه، القاهــرة، 1963.

123- الهنتاتــي (نجم الدين)، "البحر و شؤونه في نظر علماء المالكية بإفريقية وفي نظر زهادها إلى منتصف القرن Vهـ/ XI م"، *مجلة البحث العلمي* (المغرب)، عدد46، 1999.

124- ـــــ، *المذهب المالكي بالغرب الإسلامي إلى منتصف القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي*، تبر الزمان، تونس، 2004.

125- ـــ، " الأحباس بإفريقية و علماء المالكية إلى منتصف القــرن 6هـ/ 12م"، *الكـراسات التونسية*، عدد174، مجلد XLIX، الثلاثية الثالثة لسنة 1996.

126- ـــ، "الجهاد بين النظرية و الواقع لدى علماء المالكية بإفريقية خلال العهدين: الأغلبي و الفاطمي"، *مجلة معهد الآداب العربية*، عدد 179، سنة 1997.

127- ـــ، " جوانب حضارية من تاريخ الغرب الإسلامي الوسيط من خلال كتب فقه المالكية"، *مجلة التاريخ العربي*(الرباط)، عدد24، خريف 2002.

128- ـــ، " الرباطات بإفريقية في العهدين الأغلبي والفاطمي"، *وزارة الدفاع الوطني بتونس*، أعمال ندوة تاريخ التحصينات بالبلاد التونسية، أيام 4، 5، 6 من أكتوبر 1999.

129- ـــ، "مواقف علماء المالكية من أهل الذمة بإفريقية إلى منتصف القــرن V هـ/ XIم"، *مجلة معهد الآداب العربية*، (تونس)، عدد 186، السداسي الثاني لسنة 2000.

130- هنتس (فـالتـر)، *المكاييل و الأوزان الإسلامية و ما يعادلها في النظام المتري*، ترجمة كامل العسلي، منشورات الجامعة الأردنية، 1970.

131- هوبكنز (د.ج.ف.ب)، *النظم الإسلامية في المغرب في القرون الوسطى*، ترجمة أمين توفيق الطيبي، الدار العربية للكتاب، ليبيا، تونس، 1980.

132- الهيلة (محمد الحبيب)، " الزاوية و أثرها في المجتمع القيرواني بداية من منتصف القرن 7هـ إلى نهاية القرن 8هـ من خلال كتاب معالم الإيمان"، *المجلة التونسية للعلوم الاجتماعية*، عدد40 - 43، السنة الثانية عشر، 1975.

133- وايـريل (ول)، *قصة الحضارة*، تعريب محمد عبد الرحيم، دار الجيل، بيروت، 1992.

134- الورثيلاني (الحسين بن محمد)، *نزهة الأنظار في فضل علم التاريخ والأخبار*، تصحيح محمد بن أبي شنب، طبعة الجزائر، 1908م.

135- ونسنـــك (أ. ي) و منسنـــج (ي. ب)، *المعجم المفهرس لألفاظ الحديث النبوي الشريف*، دار سحنون، تونس، 1988.

136- يعقوب (جورج)، *أثـر الشـرق على الغــرب فــي العصور الوسطى*، ترجمة فؤاد حسنين علي، مطبعة مصر، 1946.

المصادر والمراجع باللغة الأجنبية

المصـــادر:

1- Ibn Abd al Ra'uf, « Traité de hisba d'Ibn Abd al Ra'uf », Traduit par Rachel Arié, dans *Hespéris - Tamuda*, vol.1, 1960.

المـراجـــع:

1- Bel (A), *Inscriptions de Fès*, Paris, 1919.

2- Bloch (M), « le problème de l'or au moyen – âge », *A. E. S. C*, Janvier 1933.

3- Brett (CF. M), "Ifriqiya as a market for Saharan Trade from the Tenth to twelfth century AD". *Journal of African History,* X, 3, 1969.

4- Braudel (F), La Méditerranée et le monde méditerranéen, Paris, 1980.

5- Brunschvicg (Robert), « Urbanisme médiéval et droit musulman », Revue des *Etudes islamiques*, T. XV, 1947.

6- -, *La Berbérie orientale sous les Hafsides des origines à la fin du XV^eme^ siècle*, Paris, 1947.

7- Bulliet (Richard.W), *The camel and the wheel*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, London.

8- Byrne (Eugene), *Genoese shipping in the twelfth and thirthtenth centuries*, Cambridge, Massachusetts, 1930.

9- Devisse (Jean), « Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la méditerranée du XIe au XVI siècle », *Revue d'histoire économique et sociale*, Paris VIII, n° 1, 1972.

10 - Djaït (Hichem), « La wilaya d'ifriqiya au IIe/VIIIe siècle », *Etude institutionnelle, Studia Islamica*, n°XX, 1967.

11- Dozy (Reinhart), *Supplément aux Dictionnaires arabes*, Leyde, E.J. Brill, Paris, Maisonneuve, 1877.

12- Du Fourcq(CH. E), « Le commerce du Maghreb avec l'Europe chrétienne », actes du *1er congrès d'histoire et de civilisation du Maghreb*, Tunis, 1979.

13- Dussaud (R), *La pénétration des Arabes en Syrie avant l'Islam*, Paris, 1956.

14- *Encyclopédie de l'Islam,* établie par des principaux orientalistes (H.A.R. Gibb, J.H. Kramers, E. Lévi – Provençal, J. Schacht), troisième impression, Paris, G.-P. Maisonneuve et Larose, 1991.

15- Gautier (F), *les siècles obscurs de l'Afrique du nord*, Paris, 1922.

16- Godinho (V.M), « O mediterraneo saarriano e os caravanas de oro », *Geografia economica e social do saara occidental e central do XI as XVI secolo*, St.Paul, Brésil, 1956.

17 - Goitein (S. D), La Tunisie du XIe siècle à la lumière des documents de la Geniza du Caire, *Etudes d'orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi – Provençal*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962.

18- Goitein (S. D), "from the mediterranean to India: Documents on the trade to India, South Arabia and East Africa from the eleventh and twelfth centuries", *the medieval Academy of America*, Cambridge Massachusetts, Speculum XXIX, n°2, April 1954.

19- Haïdara (Ismaël Diadié), *l'Espagne musulmane et l'Afrique subsaharienne*, Bamako, Mali Imprim color, novembre 1997.

20- Henri (B), « La Sicile et la mer : marins navires et routes maritimes (XIe – XV siècle) », dans *Maison de la méditerranée*, Cahier n°3, 1980.

21- -, « l'espace public à Palerme, 1100 – 1460 », dans *fortifications, Portes de villes, Places publiques dans le monde méditerranéen,* textes réunis par Jacques Heers, Paris, 1985.

22- Hentati (Nejmeddine), « La rue dans la ville de l'Occident musulman médiéval d'après les sources juridiques malikites », dans *Arabica*, tome L, fasc. 3, Brill, Leiden, 2003.

23- -, "L'eau dans la ville de l'occident musulman médièval d'après les sources juridiques malikites", dans la Revue *d'histoire maghrébine*, no 102- 103, mais 2001,

24- Idris (Hady Roger), *La Berbérie orientale sous les Zirides X – XIIe siècle*, Paris, 1962.

25- -, « Commerce maritime et Kirad en Berbérie orientale d'après un recueil inédit de fatwas médiévales », *Journal of the economic and social history of orient*, vol. IV, Leiden, E.J, Brill, 1961.

26- -, "Deux Juristes kairouanais de l'époque ziride: Ibn Abi Zayd et al Qabisi " *Annales de l'Institut des Etudes orientales*, XII, 1954.

27- Lévi –Provençal (E), *l'Espagne musulmane au Xe siècle, Institutions et vie sociale*, Paris, 1932.

28- Lewicki (T), « Quelques extraits inédits relatifs aux voyages des commerçants et des missionnaires ibadites nord-africains au pays du Soudan occidental au moyen âge », *folia orientalia*, vol 2,1960.

29- Lézine (A), Deux villes d'Ifriqiya Sousse Tunis, Paris, 1971.

30- - (A), « Deux Ribats du Sahel tunisien », *Les cahiers de Tunisie*, n° 15, 3e Trimestre 1956.

31- Lothe (H), Le cheval et le chameau dans les peintures et gravures rupestres du Sahara, Dakar, *IFAN*, XV, 1953.

32- Lombard (M), « l'or musulman du VI^e^ au XI^éme^ siècle », *A.E.S.C*, 1947.

33- -, « l'Urbanisme musulman », dans *Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'occident musulman*, 1957.

34- -, "Notes sur les ribats en Berbérie", dans *mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident musulman*, Alger , 1957.

35- Mauny (R), *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes*, Lisboa, 1960.

36- -, *les siècles obscurs de l'Afrique noire*, Fayard. Paris, 1970.

37- Mohamed (A), *Histoire du Maroc*, édition Paris – Casablanca, 1967.

38- MOLLAT (Michel), "Ibn Battouta et la mer", *Revue Travaux et jours*, n° 18 janvier - Mars 1966.

39-Motylinsky, « Chroniques d'Ibn Saghir sur les Imams rostémides de Tahert », *Actes de XIV Congres international des orientalistes*, Paris, 1908.

40- Nouhi (Mohamed Lahbib), « A propos de l'introduction du dromadaire au Maroc et de son utilisation au moyen âge », dans *l'homme et dromadaire en Afrique* , faculté des lettres et des sciences humaines, Agadir, Maroc, travaux d'études internationales, 1990.

41 -Picard (Christophe), *La mer et les musulmans d'Occident au moyen âge (VIII – XIIIe siècle)*,P.U.F, Paris, 1997.

42- -, *l'Océan atlantique musulman de la conquête arabe à l'époque almohade, navigation et mise en valeur des côtes d'al Andalous et du Maghreb occidental (Portugal – Espagne – Maroc)*, Maisonneuve et Larose, édition UNESCO, Paris, 1997.

43- Sauvaget (Jean), *Introduction à l'histoire de l'orient musulman*, collection Initiation à l'Islam, librairie d'Amerique et d'Orient, Maisonneuve, Paris, 1946.

44- Show (B.D), "The Camel in ancient north Africa and the Sahara : history biology and humain economy", dans *Bulletin de l'Institut fondamental d'Afique noire*, 1979.

45- Talbi (Mohamed), « Intérêt des œuvres juridiques traitant de la guerre pour l'historien des armées médiévales Ifriqiyennes d'après le *Kitab al-Nawadir d'Ibn Abi zayd* », *Etudes d'histoire Ifriqiyenne et de la civilisation musulmane médiévale*, Faculté de lettres et sciences humaines de Tunis, vol. XXVI, 1982.

46- Vanacker (Claudette), « Géographie économique de l'Afrique du nord selon les auteurs arabes du IXe siècle au milieu du XIIe siècle », *A.E.S.C*, n°3, 1973.

47- Villar, *Or et monnaie dans l'histoire*, Paris .1974.

فهرس الموضوعـــات